

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES

EN ESTE NUMERO

GRAN TRIUNFO DE ALZAGA EN CORDOBA

(pág. 7)

COPELLO: DUEÑO DEL AUTODROMO

(pág. 15)

Las revistas de Mauro

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SUPLEMENTO DEPORTIVO de EL MUNDO

brinda un panorama completo de toda la actividad deportiva, nacional e internacional con

- LA INFORMACION COMPLETA DE TODOS LOS PARTIDOS
- EL COMENTARIO
- EL ANALISIS
- LA ESTRATEGIA
- LA ANECDOTA
- EL REPORTAJE
- LA ESTADISTICA
- LA NOTA DISTINTA
- EL ANALISIS TECNICO DE LA PELEA DEL SABADO



grupo de revistas



Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal



Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MIGUEL ZABALETA, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

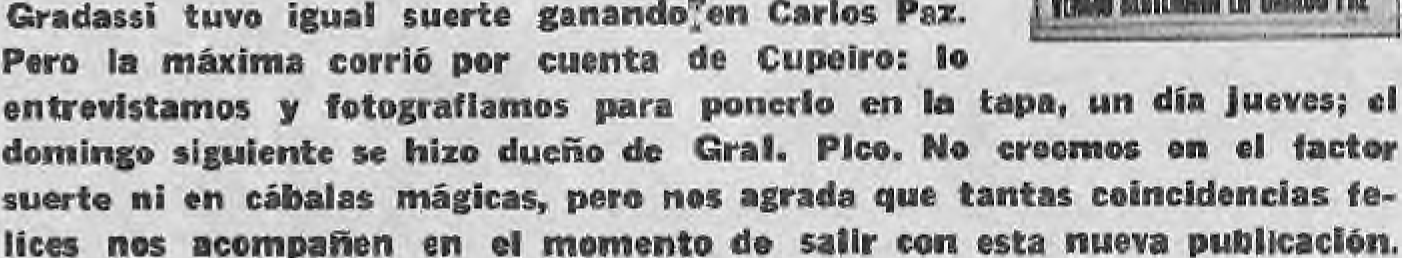
Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones Internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires. Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.



La aparición del Nº 0 de CORSA (en kioscos con Parabrisas mensual), terminó de confirmar una serie de coincidencias que vamos a comentar. Durante la preparación de nuestro lanzamiento, la redacción entrevistó corredores y testeó automóviles con el siguiente resultado: Tras una entrevista a Casá sobrevino su primer puesto en San Francisco. Un test al Fiat-Sergi vino seguido de dos triunfos consecutivos de la escudería, bastante fracasona hasta entonces. Otra entrevista a Galbato precedió su victoria en Necochea. Gradassi tuvo igual suerte ganando en Carlos Paz. Pero la máxima corrió por cuenta de Cupeiro: lo entrevistamos y fotografiamos para ponerlo en la tapa, un día jueves; el domingo siguiente se hizo dueño de Gral. Pico. No creemos en el factor suerte ni en cábalas mágicas, pero nos agrada que tantas coincidencias felices nos acompañen en el momento de salir con esta nueva publicación.



COMPETENCIAS NACIONALES

TC - (TURISMO CARRETERA) en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (30 de abril): Otro espectáculo en grande para el público de la Capital. El Vicente López Automóvil Club se encarga de la organización de este "Primer Premio Turismo Carretera Juan Gálvez", en recordación al ocho veces campeón argentino de la categoría. La competencia contará con puntaje para el campeonato argentino. Como es habitual se disputará en el circuito Nº 1, es decir, el perimetral. Se realizarán dos series de 12 vueltas, para totalizar los competidores en cada una 37,674,6 km. Luego un repechaje de 6 vueltas. Entre el repechaje y la final se correrá una prueba para motos de 175 cm³ Fórmula Internacional, con puntaje para el campeonato argentino; contará con la especial participación del equipo Zanella. La final de TC tendrá un recorrido total de 62,791 km. para los 20 giros al circuito. Muchas novedades de la categoría habrá en el autódromo, especialmente en los motores, donde, día a día, vemos renovación. Sauze irá con su nuevo F-100 para probar la realidad mecánica de este motor estrenado hace 8 días en Gral. Pico; su vieja y pesada cupé seguirá en su papel de chasis y carrocería. Hablando de viejas (y no tan pesada) nos basta recordar la segura presencia de Ricardo Peduzzi con Chevrolet estilo "Elliot Ness" (foto): todo un espectáculo. La gran danza comenzará a las 14. Para los que vayan al Autódromo le recomendamos ubicarse en las tribunas que dan frente al curvón, o bien en la horquilla.



T - (TURISMO ANEXO J) en LA PLATA (1º de mayo): Variante del circuito Jorge Orduna para una reunión de deportes mecánicos muy variada: Automovilismo para las categorías A (hasta 700 cm³) y BC (desde 701 a 1150 cm³), con premios especiales para la B (de 701 a 850) de la categoría Turismo. La primera de las competencias se disputará sobre diez vueltas lo que totaliza 112,400 km., mientras que la segunda será sobre quince rondas para recorrer 168,600 km. Ambas contarán con puntaje para el campeonato argentino. El motociclismo también tendrá su fiesta para tres categorías sobre cinco vueltas al circuito (56,200 km.): motos hasta 100 y 175 cm³, Standard preparación libre y motonetas hasta 150 cm.3. Tampoco el ciclismo ha sido olvidado; tendremos una Confrontación Rioplatense de Mediofondo para ciclistas de 1ª, 2ª y 3ª categoría que deberán dar tres vueltas al circuito (33,720). Las tres reuniones son organizadas por el Club Estudiantes de La Plata, el Club Motociclista Platense y la Asociación Ciclista Regional La Plata. El circuito consta de 11,240 km. compuesto de dos rectas de ida y vuelta de la continuación de la Diagonal 74 a Punta Lara, con largada y llegada sobre el Canal del Gato, y que forma parte del tradicional circuito "Jorge Orduna". La competencia ciclística comenzará a las 13, la motociclística a las 14, mientras que la Categoría A de Turismo tendrá su comienzo a las 15, y la BC a las 16 hs. Es muy interesante aclarar que esta "Gala de los Deportes Mecánicos" es a total beneficio de la Asociación Remedios Escalada de San Martín.

Para presenciar la competencia los mejores lugares son las dos curvas de tope sobre la Diagonal 74, o bien, en el punto de largada, en el Canal del Gato.

MN - (MECANICA NACIONAL) en CARLOS PAZ: Vuelve la MNF1 (Mecánica Nacional Fórmula Uno) a la actividad! Finalizado el período de suspensión para la amplia mayoría de los volantes de la categoría, estos se preparan para su reintegro a la pista después de una singular medida de fuerza por la cual no se presentaban mientras no se le rebajase la pena a los otros cuatro sancionados por dos años de actividad. La Asociación de Volantes de Mecánica Nacional puso las cosas en su lugar y con el comienzo del mes de mayo volverá a nacer la MNF1. La expresión es valedera: volverá a nacer. La nueva modificación de los reglamentos y la gran cantidad de automóviles modernos darán la tónica. Se disputarán dos series, repechaje y final, previa prueba de clasificación el día anterior. El circuito tiene una longitud de 1850 m. formado por un triángulo entre las avenidas Libertad, San Martín y José Muñoz (ex Florida). Los lugares más recomendados para presenciar la competencia son las tres curvas formadas por la intersección de cada recta. La competencia comenzará a las 15.

RALLYE "CAPILLA DEL SEÑOR" (1º de mayo): La Asociación Argentina de Automóviles Sport vuelve a la actividad del Rallye, que va incrementando día a día el número de adictos. La quinta edición del Rallye a Bariloche (foto) ha contribuido aún más al auge de la actividad. La competencia de la AAAS tendrá tramos de marcha, tramos de Sprint, tramos de navegación y pruebas de circuito. El Rallye tendrá como punto de largada la nueva sede de la AAAS, El Salvador 5709, y se desarrollará en un recorrido que abarca Pilar - Capilla del Señor, con una distancia aproximada de 400 kilómetros.

La largada se efectuará a las 6 hs. La competencia contará con puntaje para el campeonato interno de la AAAS. Se disputará en cuatro categorías: A (hasta 800 cm.3), B (851 a 1650 cm.3), C (má sde 1650 cm.3) y D (Sport y Gran Turismo). Los interesados podrán inscribirse hasta el 28 de abril.



REGULARIDAD (30 de abril): Los Bomberos Voluntarios de General Madariaga organizan una competencia de Tercera Categoría que será fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad ha realizarse entre esa ciudad, Villa Gessel, Pinamar y regreso. Se largará en General Madariaga, a las 15.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

F1 (FORMULA 1) y F2 (FORMULA DOS) en SIRACUSA (1º de mayo): Competencia superexplosiva será el Gran Premio de Siracusa al ser la primera competencia para la nueva Fórmula Uno de tres litros. Las vedettes máximas serán John Surtees (foto), en su "reentrée" después del accidente que tuvo en Setiembre pasado en Canadá con su Lola Sport 70, y Mike Parkes, pilotos titulares de la casa Ferrari para la Fórmula Uno. Será interesante ver el desplazamiento de ambos sobre las potentes Ferrari V12 de tres litros.

Otra inscripción sumamente interesante será la del volante italiano Ro-

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

berto Bussinello, quien lo hará para el equipo suizo BB de Zurich, cuyo director técnico es el ex volante británico Alf Francis, hasta ahora en la ATS-Derrington-Francis. El automóvil ha sido construido en Suiza, teniendo una carrocería original Cooper, suspensiones Lotus, motor de ocho cilindros de fabricación italiana que entrega 309 CV. La caja de velocidades es una Colotti de cinco marchas.

A pesar de no contar con puntos para el Campeonato Mundial, la competencia adquiere todo su interés al ser ésta la primera presentación de los Fórmula Uni. La primera por el campeonato será en Mónaco el 22 de mayo.

S - (SPORT) para el Tourist Trophy (30 de abril): La competencia sin circuito. Desde 1905 se viene realizando año a año en la Isla de Mann esta competencia hasta que los últimos años trasladó su oficina de comando a Goodwood por considerar las autoridades que el famoso circuito de la Isla de Mann no podría albergar a automóviles tan potentes y veloces. La nueva fórmula para automóviles Sport y Sport Prototipos también deja sin chance al circuito de Goodwood por no poder dar cabida a automóviles con velocidad tope alrededor de los 350 km/h. Como resultado tendremos que este año el Tourist Trophy será una carrera más modesta que no contará con puntaje para el Troteo Internacional de Constructores (para SP) ni para el Campeonato Internacional de Marcas (para S).

F3 EN MONZA (1º de mayo): De no sufrir una nueva e imprevista demora o variación de planes en esta competencia se producirá el debut del equipo argentino integrado por Jorge Cupeiro y Carlos Alberto Pairetti, que conducirán dos Brabhan-Cosworth similares. La Scuderia Madunina organizará esta competencia tradicional denominada "Trofeo Vigorelli". Entre los numerosos participantes contará con los que corrieron la XIII Copa de Monza, anteayer en el referido autódromo cercano a Milán (ver información de la competencia en el interior de la revista).

SC - (STOCK CARS) en IDIANAPOLIS (1º de mayo): Otra vez volverá a brindar la ciudad fierrera de los Estados Unidos con los poderosos Stock-Cars de siete litros de cilindrada. Esta vez se correrán las Trescientas Millas de Yankee.



GRADASSI: AUTO UNION AL FRENTE



Cordobés por esencia, y por pasión, es el último de los defensores del 2T que lleva estas máquinas al triunfo.

Le alcanzan la llave de doce. El bulón va a quedar apretado.

La boca de metal enlaza el hexágono con seguridad, sin fallas milimétricas. Después, el compás del brazo que se arquea rítmicamente hunde la rosca en fracciones iguales, llega por sensibiidad a la presión exacta y firma la pequeña obra con un pequeño movimiento que se hace suave y plástico en la punta de las yemas aceitadas.

Héctor Luis Gradassi enroscó el bulón.

Sería muy arriesgado ubicar sus manos cuadradas de dedos cilíndricos y uñas grandes sobre el teclado de un piano, en el vértice de un bisturí, o haciendo ondular graciosamente una batuta de palo de rosa. (Son ideas para sonreir). En cambio podemos determinar con toda confianza que aún apretando bulones, Héctor Luis Gradassi desprende remembrarzas artísticas, y la llave de boca toma la dimensión de las teclas, de bisturí, de la fatita... No podría ser de otra manera si Gradassi vive las actividades mecánicas con amor, profundidad, capacidad para entender cada vibración y virtud para dialogar con los metales.

Algo parecido le sucede cuando maneja. Observándolo sin demasiado cuidado cuando serpentea por las sierras, se advierte en seguida un estilo diferente. Es tenaz, es fuerte, es agresivo. Dibuja e lcamino improvisando ruidos elegantes. Pero el sonido de su Auto Unión comienza en sus dos manos hábiles y respetuosas, atraviesa sus piernas, llega hasta la suela y aparece con una tonalidad dulce en el trombón del DKW. La personalidad sólida y consistente se puede advertir balanceando los dos extremos: la tenacidad con la administración prolija, la fuerza con el exquisito sentido del límite; la aceleración agresiva con el frenaje justo y la curva trazada con compás.

Desde que Gradassi se inició en el motociclismo hace 7 años, pasando luego por el karting y para instalarse después en el automovilismo, jamás lamentó un choque, un accidente, una rodada... Solo aquel domingo de enero, en 1964, cuando acompañaba a Manuel Caliviño, la sangre mojó el pavimento.

Esa productividad tan feliz no le impidió ganar decenas de carreras en cada una de las tres categorías, sin que cambie su impasible actitud de espectador de sí mismo. Sonríe casi con resignación cuando se le habla de su popularidad, de la gente que lo reconoce por la calle, del orgullo provincial que representa para Córdoba. Gradassi parecería poder domesticar todas las cosas que pasan a su alrededor, sin dejar de examinarlas y sin serles indiferente. Corre porque le interesa profundamente correr, pero sin pose, sin temores, sin sentirse héroe o mártir. Y así es precisamente su estilo frente al volante: No hay derrapes **pour la galerie**, ni otro amuleto que su capacidad. Pensó mucho antes de contestar cuál era a su juicio la mejor virtud del que corre. "Todo", hubiera querido decir, afirmando con el silencio que tan bien le queda, que para él correr es una cosa muy simple, demasiado elemental, algo que necesita, tiene y no es necesario explicarle mucho más allá del hecho concreto. No es extraño que haya respondido "Y, bueno... la tranquilidad".

Habla muy poco. Habla a gotas, pero cuando lo hace maneja con increíble habilidad las graciosas muletillas y las ingeniosas figuras que gasta todo cordobés que se precie de tal. "Las carreras las pienso siempre de antemano, pero casi siempre me pasa lo mismo: largo y me olvido de todo. Aún así no me puedo quejar". Y surge nuevamente la necesidad de estar en permanente contacto con los mecanismos cuando confiesa: "Si tuviera que volver a empezar, correría otra vez. Mil veces viviría y otras tantas sería corredor..."

—¿Dejaría de correr,

La reflexión dura mucho. Por fin admite "Sí... pero no sé cuándo".

"¡Mentira...!", truena la voz de su hermano Víctor Humberto, y se reía. La admiración fraterna es incondicional: Víctor está en cada carrera de Héctor Luis, y refleja en los méritos del hermano la vocación automovilística que tiene adormecida: "Quizá alguna vez lo acompañe en una carrera zonal. Gordo como estoy le haría demasiado contrapeso... Sin embargo me basta con haber sido yo quien le enseñó a poner los cambios cuando era chico..."

Este es el rostro de gestos firmes de alguien que se siente mecánico y corredor Héctor Luis Gradassi llegó a las dos metas con éxito singular. Córdoba, orgullosa de su hijo.



En la reciente actuación en Carlos Paz, Gradassi, conduce su máquina ganadora con estilo tenaz, seguro, prolijo.



Gaston Perkins y Gradassi. Duelo seguro para su próximo encuentro en la montaña. Junto con Copello hacen punta y dan calidad de primera en la categoría B.

Héctor "Pirín" Gradassi tenía 7 años cuando aprendió a introducir las marchas del Alfa Romeo 1.750 de su padre. Lo robaba, desde luego, y luchaba contra el pedal de embrague que le resultaba demasiado duro. Ya despreciaba el fútbol que jugaban todos sus amigos.

En 1959 se sintió definitivamente mecánico y corredor. Debutó en Nueva Córdoba, junto con Tullio Riva, largando una carrera reservada para motocicletas Puma. Un tiempo después lo afriebró el karting y como en el motociclismo, se habituó a ganar. Entonces le resulta muy lógico que lo tentaran las carreras de automóviles y acompañó a Abraham Shore en el Gran Premio de TM de 1962. Se transfirió más tarde a Manuel Calviño y después del accidente donde Calviño murió, Gradassi se sentó frente al volante.

Fueron suficientes menos de dos años para que "Pirín" Gradassi se convirtiera en un ídolo cordobés. Quizá sus comprovincianos hayan encontrado al hombre ideal, sanguíneo como los que lo aplauden y excelente conductor, como todos los que tienen cerca a las sierras. La presión cordial de sus admiradores, ya hizo que Héctor Gradassi considera la posibilidad de intentar alguna incursión en el Turismo de Carretera. En ese caso trabajaría con un Ford F-100, pero la ocasión no le parece demasiado cercana.

Le gustaron los autos de Fórmula Tres y aceptaría integrar un equipo oficial. Las manos han le-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

vantado nuevamente la llave, Héctor Luis Gradassi va a apretar un nuevo bulón. Ahí va el ritmo...

Y lo mismo le sucede cuando maneja, practicando una docencia que le incomoda, que Córdoba y el país le reconocen, que viste al automovilismo de galera y bastón...

...Y LO PUDO CONTAR

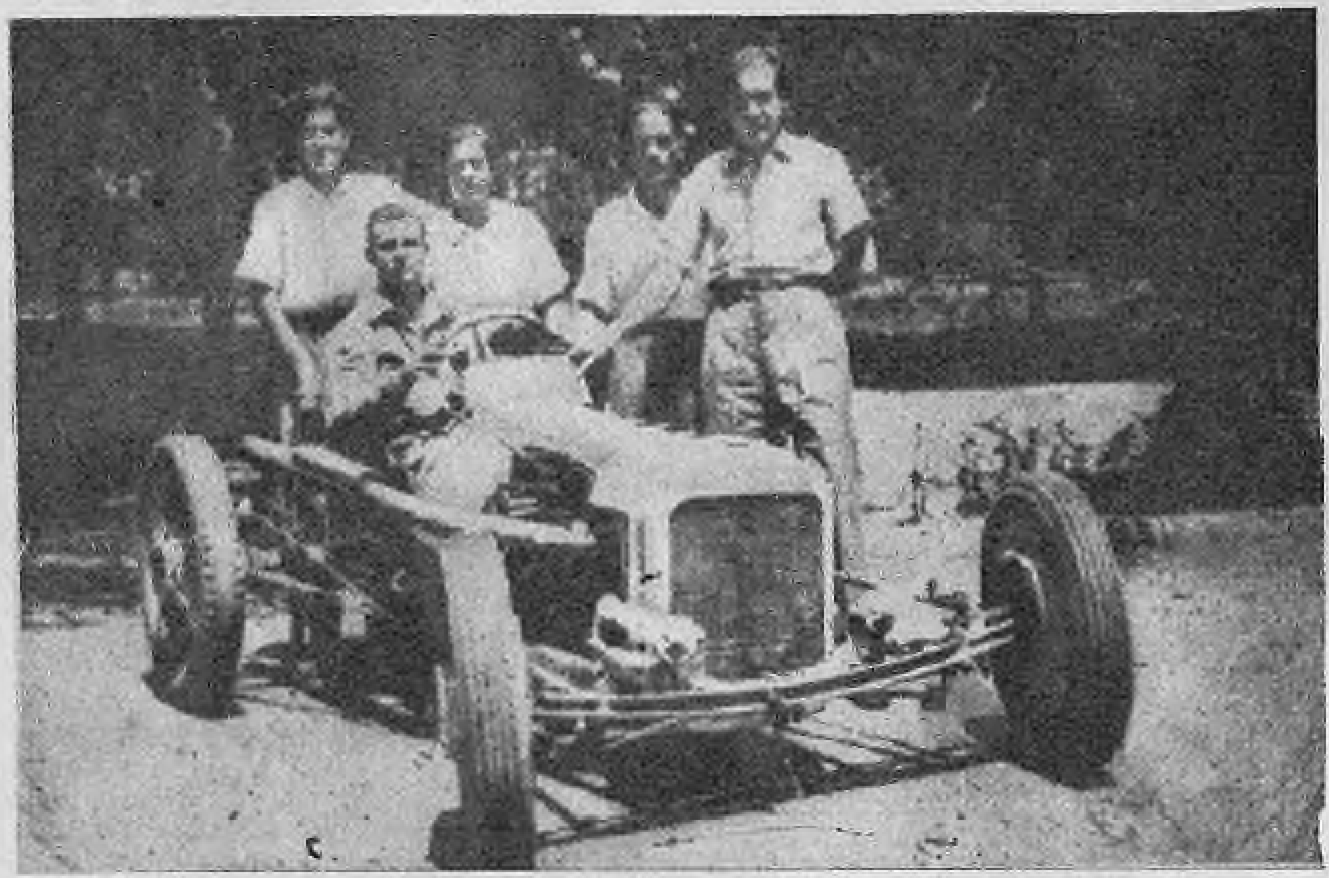
Héctor Luis Gradassi fue el último acompañante de Manuel —"Manolo"— Calviño, el automovilista que Córdoba todavía no olvidó. El popular "Pirín" relató a PARABRISAS CORSA cómo se produjo el accidente durante la "Primera Semana de la Velocidad" en enero de 1964:

"Yo lo guiaba siempre, lo llevaba prácticamente de la mano... Andá más despacio, dale con todo, ojo curva peligrosa... Algo así como trabajar de periscopio. Ese día no le decía nada, absolutamente nada porque Manolo conocía el camino de Carlos Paz a Córdoba mejor que su casa. Pasando la Cuesta de San Roque y antes de llegar a Yocsina hay una serie de curvas peligrosas. Yo viajaba tranquilo porque él sabía muy bien por dónde iba. En una de las eses —primero hacia la izquierda, después a la derecha —entró demasiado rápido, más o menos a unos 140 por hora...

De la primera parte salió con el auto derrapando de costado y por más que intentó, no consiguió colocarlo. El Auto-Unión salió disparado hacia la cuerda externa y apenas tocó un pequeño obstáculo se dio vuelta. De ahí en adelante ya no recuerdo nada...

Yo solo atiné a apoyar una mano en el tablero. Por eso me la fracturé, y aparte de la fractura, solo un desmayo. Me tranquiliza pensar que si Manolo murió así como yo me desmayé, ni siquiera se habrá dado cuenta"

Todo tiene un principio. Para Gradassi sucedió el 11 de noviembre de 1954 en Villa Belgrano, Córdoba. Sus primeras aventuras como pistero fueron al comando de este "supercuadrado" Ford T



ENTRE COMILLAS

P. — ¿Qué motocicleta de carrera prefiere?

G. — Mi "Franke-Biso" con motor Sachs. Con ella les ganaba en Uruguay a las "Honda", a las "Montesa", a las "Bultaco"...

P. — ¿Un automóvil para correr?

G. — El Auto-Unión. En él puedo aplicar sobre el motor de dos tiempos la experiencia que me dejaron el motociclismo y el karting.

P. — ¿Una categoría...?

G. — El Turismo Mejorado. Es más útil, más disputado...

P. — ¿Un automovilista?

G. — En mi categoría, Copello.

P. — ¿Un motociclista?

G. — John Grace, aquel español que trajera las primeras Bultaco, junto con Quintanilla y González.

P. — ¿Ruta o circuito?

G. — Circuito. Después, montaña con tierra.

P. — ¿La mayor satisfacción?

G. — El Gran Premio de la Montaña, que gané en la Falda en 1964.

P. — ¿Automóvil o motocicleta?

G. — Automóvil, aunque las motocicletas me resultaban más fáciles.

P. — ¿Lo mejor que le dejaron las carreras?

G. — Amigos. Muchos amigos...

CARLOS PAZ A DOS PUNTAS



A la izquierda lo tenemos a Gradassi, ganador de la semana pasada en Carlos Paz. A la derecha, el triunfador de hoy, en la veloz categoría de TC. Y así, a mitad de camino de esta simpática fiesta del automovilismo argentino, decidimos ilustrar a los lectores con algunos antecedentes que vale la pena recordar. Decimos así, a mitad de camino, porque una de las particularidades de esta "semana" es la de durar quince días; no olvidemos que aún nos resta la competencia de mecánica nacional proyectada para el próximo domingo.

En el año 1964 nació la primera SEMANA DE LA VELOCIDAD en Villa Carlos Paz. Tenían experiencia acumulada de las pruebas que ya organizaron para turismo de carretera y turismo mejorado en el circuito "Onofre Marimón", que es el que une las localidades de Carlos Paz, La Calera, Villa Allende, Pan de Azúcar, Cosquín y vuelta al lugar de la largada, con un recorrido por vuelta de 103 kilómetros. Ese trazado, uno de los más pintorescos y hermosos del país, que había sido "campo de batalla" de duelos emocionantes entre hombres de la valía de Alzaga, Cabalén, Estéfano, Menditeguy, Mieres y otros, se utilizaría nuevamente.

Las categorías que se dieron cita entonces eran Turismo de Carretera, Turismo Mejorado, Mecánica Nacional F-1 y motociclismo. También, para matizar, hubo demostraciones de esquí acuático, motonáutica, etc.

Para la carrera de TC se eligió la ruta que une Villa Carlos Paz con San Francisco y vuelta por otro camino. Para la de TM el conocido circuito del Pan de Azúcar, que debían cubrir en tres oportunidades, y la de Mecánica Nacional se realizó en las calles de la ciudad con una extensión de 1.850 m y al que se giraría en 25 oportunidades.

Los triunfadores en aquella ocasión fueron: Marcos Ciani en la de TC, siendo los ganadores de etapas Menditeguy y el desaparecido piloto mendocino Jorge Angel Pena. En Turismo Mejorado se impuso Nasif Estéfano al comando de un Alfa Romeo Giulia TI Súper, entrando segundo Rodolfo de Alzaga. En las restantes categorías establecieron el menor tiempo: Juan Pomodoro (Isard 700) en la A; Gastón Perkins (Renault 1093) en la B; Vicente Formisano (Auto Unión) en la C; Andrea Vianini (Alfa Romeo Giulietta) en la D, y Oscar Cabalén (Peugeot 404) en la F. Allí Estéfano obtuvo el record absoluto del circuito con 2h. 57' 50" y a un promedio horario de 104,108.

No sólo en TM, el tucumano Nasif Estéfano demostró sus cualidades, ya que también obtuvo los laureles en la prueba reservada para coches de Mecánica Nacional, superando por más de 1 minuto a Ramón Requejo.

Al año siguiente, como era de esperar, se hizo la segunda edición

Puestos en medio de esta semana quincenal de la velocidad, vamos a recordar su breve historia.

de la SEMANA DE LA VELOCIDAD, organizada por la misma gente, con las mismas ansias y la misma voluntad de hacer las cosas lo mejor posible.

Nuevamente, el público se volcó en los lugares más distantes, teniendo los antecedentes inmejorables de lo "sabrosa" que había resultado la primera edición. Y no sólo el público se hizo eco del llamado amable y tentador de Villa Carlos Paz, también los corredores, esta vez, afluyeron en mayor número.

El plan en esta ocasión era otro. Ya no se usaría el Pan de Azúcar para ninguna de las competencias a realizarse. En Turismo Mejorado se eligió la ruta que une Carlos Paz con San Juan para hacerlo de ida y vuelta en dos etapas, y para las dos de TC el camino que ya se había hecho el año anterior que comunica Carlos Paz con San Francisco, y la otra en el circuito del lago, con un perímetro de 37 kilómetros y al que se debía girar 6 veces. Pero los cambios no influyeron en el desarrollo de las pruebas, que fueron tan emocionantes como el año anterior.

En la de TM, Fernando Arana, del equipo de Automóviles Alvear, se adjudicó su categoría y la general extraoficial piloteando un Fiat 1500. En las restantes triunfaron: Juan Carlos Gallo (De Carlo), el uruguayo Héctor Marcial Fojo (con Saab 96) y Julio César Castellani (Auto Unión). También esta vez hubo que lamentar accidentes, entre ellos el de José M. Paillot, que punteaba con su Isard 700, y el de Hugo Salas, con su Peugeot 403.

En la de TC de dos etapas que iba a San Francisco, ganó Carlos Alberto Pairetti (Chevrolet), siendo escoltado por Oscar Cordonier y Antonio Bertoloto, Chevrolet y Ford respectivamente.

La sorpresa se produjo en la prueba realizada en el circuito del lago, donde volvió a triunfar Carlos Pairetti, pero en esta oportunidad con un Volvo 122S, logrando de esa forma el primer galardón hasta ese momento para un coche no ortodoxo de TC, demostrando bien a las claras que en lo trabado un buen auto de turismo mejorado puede luchar de igual a igual con una cupé convencional. Fue escoltado por Marcos Ciani (Dodge) y Antonio Bertolotto (Ford) que otra vez se ubicó tercero.

Como en la primera edición de la SEMANA DE LA VELOCIDAD, todo esto fue amenizado con un festival motonáutico, pruebas de paracaidismo, karting, motociclismo, y un muy bien puesto Salón del Automóvil. El toque final de la fiesta estuvo a cargo de los sidecars y los minijuniors que en esa época estaban en plena superación.

Este es, en términos generales, el breve pero exitoso historial, llamémosle así, de la SEMANA DE LA VELOCIDAD de Villa Carlos Paz, realizada hasta ahora en dos oportunidades, con singular resonancia en el ambiente y fuera de él, y ahora en vías de alcanzar su tercer éxito.



RECORD DE ALZAGA EN LAS SIERRAS

Triunfó sobre Menditeguy y Casá en la Carrera de Carlos Paz a un promedio de 107 km/h. Cupeiro, que punteaba, perdió una vuelta por fallas mecánicas

Después de llover y garuar durante una semana, el sol apareció el sábado en las Sierras de Córdoba y se convirtió en el mejor cómplice del grupo organizador de Carlos Paz. La carrera de TM del domingo 17 había mortificado definitivamente el Cruce del Cerro Pan de Azúcar y Vialidad Nacional tapó rápidamente con una generosa carpeta de tierra los huellones hondos de roca pelada y las aristas abrasivas del camino. Después de las primeras gotas el trabajo se afirmó, soldando perfectamente la tierra con la base despareja. Sin embargo, se empezó a temer por la suerte de la carrera cuando la precipitación se hizo constante y comenzaron a aparecer en el camino sinuoso las primeras lagunas y, por consiguiente, las grietas de desagües, que fisuraban la tarea hecha por las topadoras. Los optimistas promotores serranos pudieron despreocuparse recién el sábado con el solo contacto de dos noticias buenas: el sol y las veinticinco boletas de inscripción que se habían impuesto como margen mínimo para asegurar el éxito de la carrera.

Zona arenosa de filtración rápida, la sierra necesitó menos de 24 horas para hornear prolijamente sus caminos y hacerles tomar consistencia asfáltica en las zonas menos perjudicadas por las lluvias. Se secaron los pantanos, se afirmaron las banquinas y los corredores que salieron a recorrer la ruta bajaron a Carlos Paz muy predispuestos a hablar de promedios altos y records por caer. Aparentemente a nadie le cabían dudas que se mejoraría el tiempo de Oscar Gálvez para la categoría TC, mantenido persistentemente desde 1960, aunque en cambio provocaban la intriga general los 58 minutos y fracción empleados por Nasif Estéfano en 1964 con Alfa Giulia para re-



Alzaga, Casá y Nagel escuchan a nuestro cronista (fuera de cuadro), que pontifica sobre cualquier cosa y promete firmemente incluir su fotografía en PARABRISAS CORSA.

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Cupeiro estableció el record de vuelta y ganó el premio "Parabrisas CORSA"

correr el circuito de 103 kilómetros. El mismo Nasif no confiaba en mejorarlo, afirmando que el promedio se fabrica en la trepada y en el descenso del Pan de Azúcar, donde el Alfa Romeo puede hacer valer su distancia escasa entre ejes, la mejor relación peso potencia y la inteligente selección de sus cinco velocidades. En sus cálculos, el tucumano despreció la mayor velocidad máxima del Ford Falcon sobre la Giulia y la rectificación del pavimento, al que se le han quitado curvas, podado árboles vecinos y eliminado tramos defectuosos.

Pero Nasif no se equivocó solo. Mucha gente ubicó su pronóstico entre los 58 min. 32 seg. y los 60 min. 41 seg. 8 del record de Gálvez.

En general así pensaban los pilotos, prefiriendo la modestia al compromiso de tener que cumplir en el circuito lo que aseguraron en el café. Al otro lado del record cruzaron en general los periodistas y los organizadores con menos estimación y más cálculo que los pilotos. Teóricamente Cupeiro con el Chevy GT debiera bajar todas las marcas, cosa que efectivamente terminó por suceder en la primera vuelta. Esto nos demuestra en buena medida cuál era la imagen previa de la carrera, sintetizada casi exclusivamente en el automóvil de Froilán González y su piloto. Luego los cálculos pegaban a la cola del Chevy los dos Ford Falcon del equipo, inscriptos por primera vez en una competencia de promedio bajo y conducidos por Alzaga y Estéfano, más reconocidos que Cupeiro como hombre de montaña, aunque menos niño que el joven subcampeón nacional.

Todo esto aseguraba una lógica simple que se cumplió hasta la mitad de la carrera: Cupeiro usando la capacidad de razonar, con mayor velocidad máxima, con el número 1, con el pavimento a favor para manejar las diferencias, frente a dos sanguíneos que pondrían sus automóviles permanentemente al límite tratando de no despegársele. Alzaga defendiendo su título de "rey de la montaña" y Nasif su record. Veamos cómo se cumple esto.

La primera pasada por Villa Allende le acredita a Cupeiro nada menos que 40 segundos de diferencia sobre Estéfano y 53 segundos a su favor con respecto a Alzaga, que viaja tercero. En estos 48 kilómetros de carrera sobre muy buen pavimento, el Chevy estableció 134,790 kilómetros por hora de promedio que lo distanciaron 1 min. 20 seg. de Casá y 2 min. 0,1 seg. de Menditeguy, cuarto y quinto respectivamente en la clasificación parcial. Inclusive Cupeiro, sin viajar más allá de las 5.300 revoluciones por minuto con relativa tranquilidad baja el record absoluto de Alzaga entre Carlos Paz y Villa Allende, oponiendo sus 21 min. 22 seg. a los anteriores 22 min. 45 seg. de record. Al tomar la tierra apura Nasif y se coloca en la cumbre del Pan de Azúcar a 15 segundos de Cupeiro, descontándole 36 segundos en el tramo de trepada. Alzaga queda tercero a 38 segundos. La tierra que dejó Nasif al pasarlo sólo lo acercó al Chevy. Faldean hasta Cosquín, y en 25 kilómetros Cupeiro vuelve a alejarse otros 14 segundos de Estéfano rematando la vuelta en 56 min. 28 seg. 8, convirtiéndose en el nuevo recordman absoluto y acreditándose los 100.000 pesos donados por PARABRISAS CORSA para el más veloz en completar un circuito.

Confirmando todo nuestro planteo, el Chevy llegó a la primera vuelta hilando fino. Cupeiro, cómodamente sentado, manejaba con exquisitez; sin derrape, con radios de curvas constantes. Alzaga y Nasif en cambio se encargaron del espectáculo bajando los tramos sinuosos mucho más fuerte que el puntero, confirmando a todos los aficionados que son los mejores montañistas. Cuarto en la primera vuelta se colocó Casá y quinto Menditeguy, seguidos a la distancia por Ciani, Galbato que luchaba entusiastamente contra sus ejes rígidos, Urruti que manejaba asombrosamente bien su Volvo GT y Gradassi dentro de su Auto-Union con motor Anexo J, alivianado hasta llegar a los 680 kilogramos. Santamarina y Tarducci —éste con defectos en la caja— claudicaron sin subir el Pan de Azúcar. Cordonnier dejó la carrera lamentando haber cortado una válvula y cargado mucho la desmultiplicación del diferencial (3.38:1). El cordobés Bertolotto llegó hasta un control, quejándose ágriamente y sin hacer nombre de los que no le habían dado paso en la montaña.

En la segunda vuelta se repitió el planteo ideal. Cupeiro dispara sobre el pavimento y establece 119,296 km/h de promedio hasta Villa Allende, conservando los 30 segundos que lo cubren de Nasif. Alzaga es tercero a 43 segundos; la caravana continúa con Casá, Menditeguy, Galbatto, Ciani y Gimeno. Urruti abandona después de un montañazo sin mayores consecuencias y a mitad de la carera, casi sobre el Pan de Azúcar, se producen las dos grandes alternativas que modificarían la carrera. Cupeiro pide aceite y Nasif se detiene por largos minutos para cambiar la polea de la bomba de agua, después de bajarse varias veces para colocar la correa del ventilador que no quería conservar su lugar. Alzaga comienza a descontar. Al pasar por Carlos Paz ya está segundo a poco más de 37 segundos de Cupeiro, que aún hacía valer su potencia y su diferencial autoblocante.

El motor del Chevy se lubrica con sistema de cárter seco y una falla en la bomba recuperadora provocó defectos y desbordamientos en el mismo cárter. Por lo tanto, los tripulantes debían mantener constantemente el aceite que se perdía, razón por la cual los hermanos Bellavigna consideraron que el auto podía andar mucho más de lo que anduvo y no pasó de las 5.500 revoluciones. Entonces quizá hubiera completado la carrera exitosamente administrando su ventaja en la montaña o apurando en la bajada asfáltica desde Cosquín a Carlos Paz. Sin embargo el gran esfuerzo que iba a durar casi una vuelta completa no pudo realizarse y Alzaga necesitó romper relojes en el Pan de Azúcar. Poco antes de La Calera se desprendió la sujeción del perno que soporta la parrilla de suspensión delantera inferior y derecha del Chevy, llegó a una curva, se despatarró el tren delantero y Cupeiro se detuvo definitivamente. Entonces aparece Alzaga en Villa Allende con el premedio bajado con sensatez, pero con todas sus luces de conductor. El Falcon rojo suena sinfónicamente en el Pan de Azúcar, dobla y frena sin excesos, se acerca a Carlos Paz sutilmente conducido, y Rodolfo de Alzaga confirma su título de "rey de la montaña", cumpliendo las tres vueltas sin desorbitarse en las dos primeras por la diferencia de Cupeiro y controlando a Menditeguy, quien le descontó 42 segundos, y ganando la tercera vuelta.



Cupeiro desfalleció cuando iba en la punta, aunque alcanzó a clasificarse. Pero lo más importante es que batió el record de vuelta y se hizo acreedor al premio PARABRISAS CORSA, consistente en 100 mil pesos.



El balcarceño Casá sigue sumando puestos y ya le pisa los talones a Emiliozzi con su tercer puesto del domingo en Villa Carlos Paz.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	CONDUCTOR	MARCA	TIEMPO
1º	4	de Alzaga, Rodolfo	Ford Falcon	2h 52m 54s 4
2º	57	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	2h 54m 56s 6
3º	5	Casá, Eduardo	Ford F-100	2h 56m 39s 2
4º	11	Ciani, Marcos	Dodge-Valiant	3h 03m 58s 8
5º	10	Gradassi, Héctor L.	Auto-Union	3h 04m 52s 4
6º	9	Gimeno, Hugo A.	De Soto-Valiant	3h 09m 07s 6
7º	12	Bonnano, Ricardo	Peugeot 404	3h 15m 58s 4
8º	2	Estéfano, Nasif	Ford Falcon	3h 17m 06s
9º	19	Cabrera, Rodolfo	Ford 59 AB	3h 36m 22s 4
10º	1	Cupeiro, Jorge	Chevy II-Baufer	1h 53m 42s
11º	3	Galbato, Carmelo	Ford F-100	2h 01m 41s 8
12º	20	Bellitl, Ricardo	Fiat 1500	2h 11m 04s 8
13º	17	Nagel, Nicolás	Chevrolet	2h 35m 37s
14º	18	Gil, José	Ford 59 AB	3h 19m 51s 8

Hasta el noveno clasificado cumplieron las 3 vueltas al circuito.

Promedio del ganador: 107,225 km/h.

Record de vuelta: Jorge Cupeiro en la primera: 56m 28s a 109,445 kilómetros por hora.



Thiery sigue pontificando. Ahora escuchan Gálvez (ex record Carlos Paz), y el muy colega y radiómano González Longhi.



Mediteguy se perfila este año como llegador, contra lo que dicen las malas lenguas. Este es el segundo puesto que logra.

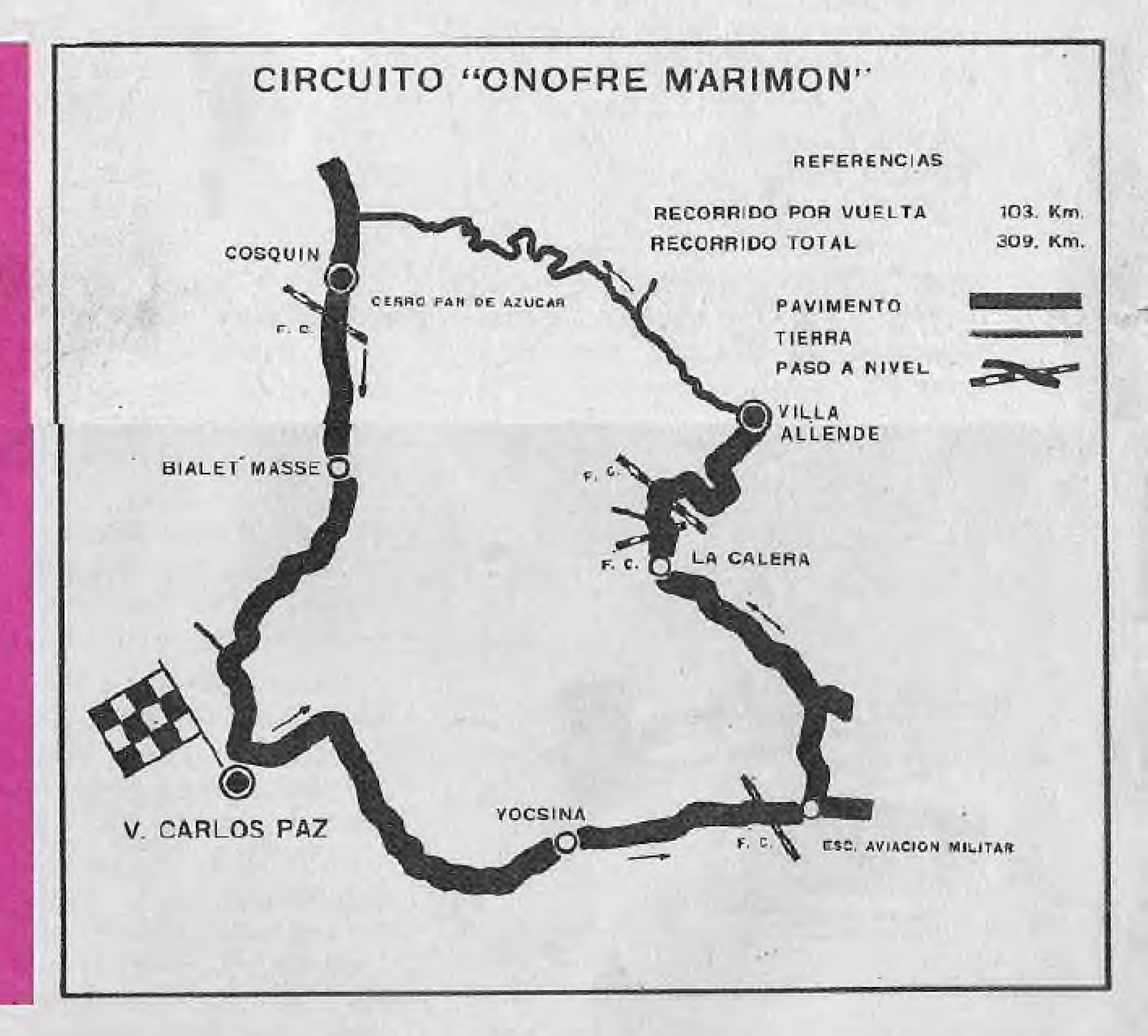
Menditeguy llegó segundo, sin frenos traseros y con defectos de carburación a bajo régimen; todo esto nos indica sin confusiones cómo funcionó el veterano piloto en las serranías cordobesas, que le resultan irresistibles, según sus propias declaraciones. Casá cierra con su tercer puesto la lista de los Ford. Su presencia en el parque cerrado es absolutamente habitual y confesó haberse divertido mucho más en esta carrera que en otras. Sólo tuvo problemas de carburación en la parte alta de las sierras y en el camino sinuoso anduvo tan fuerte como se lo permitió su automóvil. Marcos Ciani, que para esta reaparición bajó el centro de gravedad de su cupé Dodge y forjó un nuevo cigüeñal en cromo-molibdeno similar al original de Valiant, elaboró su cuarto puesto sin mayor apuro, y durante la carrera sólo se detuvo a reponer líquido de freno. Durante gran parte de las tres vueltas debió frenar sólo con el sistema trasero, y ello no le permitió arriesgar. Gradassi, quinto; el mejor cordobés y el mejor piloto de TM en la clasificación, no paró en toda la carrera y manejó tan rápido como lo hace habitualmente. Gimeno, cargando la 3,40:1 con gomas de 6,50 por 16 debió trepar en primera la subida de montaña para evitar bajos regímenes, que lo perjudicaban por defectos de carburación y por falta de reprisse. Sexto.

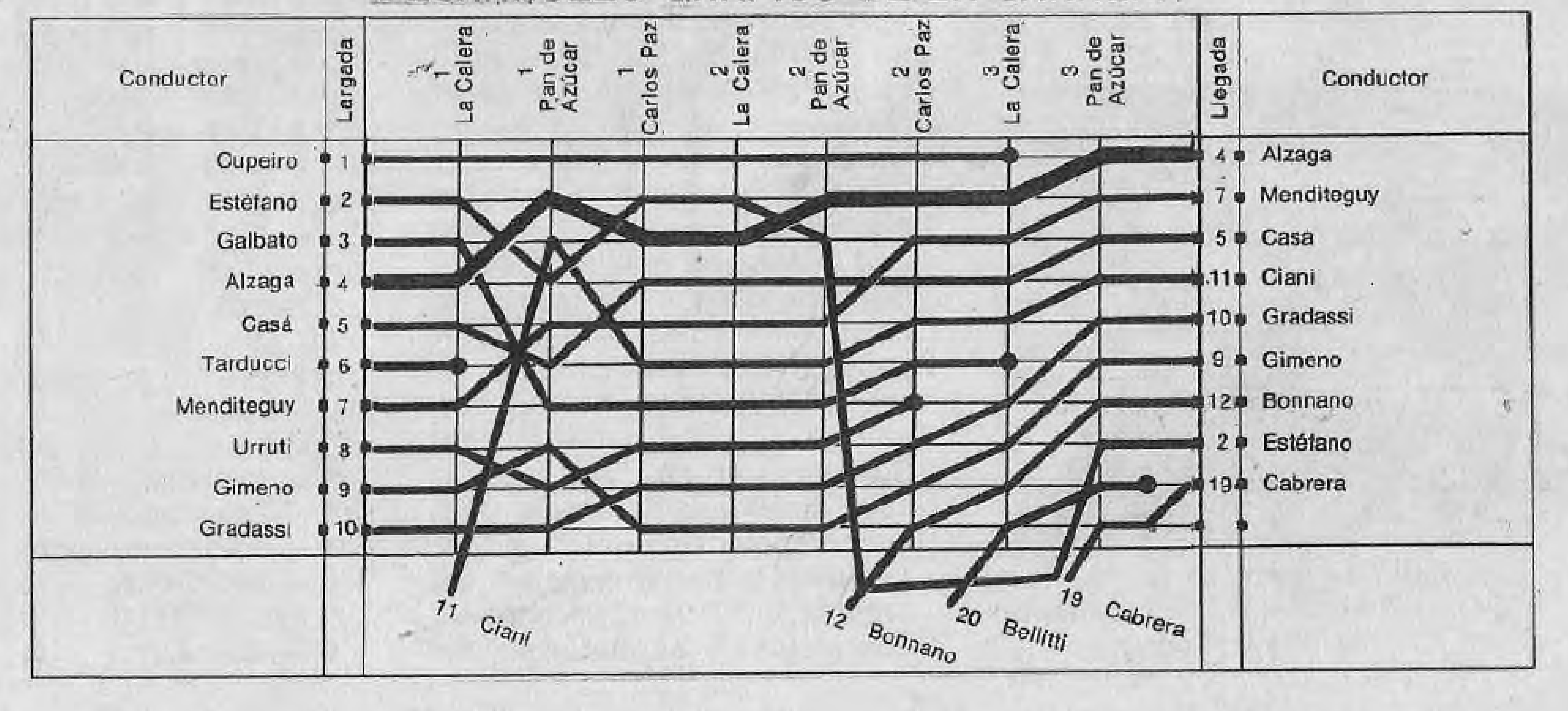
Séptimo clasificó Ricardo Bonanno con Peugeot 404 y octavo Estéfano, luego de solucionar su problema y marcar el segundo tiempo tras de Menditeguy en la última vuelta.

De Carlos Paz, el TC se muda al Autódromo... y sigue mejorando.

Campeonato Argentino de Turismo Carretera

1º	Emiliozzi, Dante	24
2º	Casá, Eduardo	21
3º	Galbato, Carmelo	15
4º	Menditeguy, Carlos	13
5º	de Alzaga, Rodolfo	12
5º	Cupeiro, Jorge	12
7º	Di Palma, Luis R.	11
8º	Tarducci, Mario	10
9º	Malnatti, César	9
10º	Rodríguez, Raúl O.	3
10º	Peduzzi, Ricardo	3
10º	Rodríguez, Everto	3
13º	Gimeno, Hugo A.	2
13º	Perrota, Joaquín	2
15º	Ciani, Marcos	1
15º	Dana, Humberto	1
15º	Galluzzo, Vicente	1
15º	Polinori, Norberto	1
15º	Sanmartino, Héctor	1
19º	Salto, Carlos Luis	0,5
19º	Urruti, Federico	0,5





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRAN PREMIO ISLEÑO

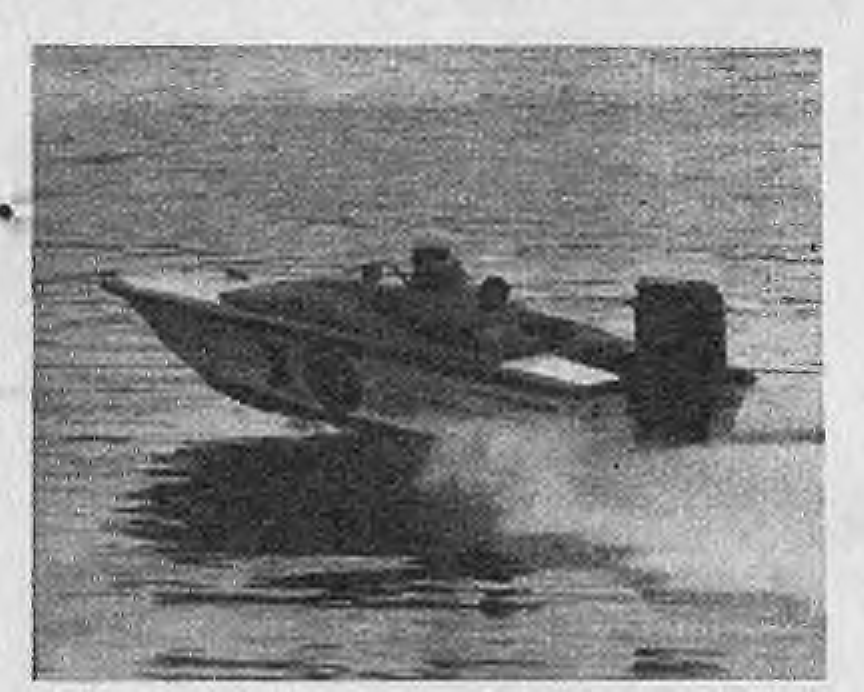
Venció Patricio Peralta Ramos a un promedio de 91,94 k/h. La Cinta Azul correspondió a Germán María Barbot



Con sus 310 HP, "Cañita II" llevó al triunfo a Peralta Ramos

Corté solamente en dos curvas: a la entrada del Chaná y en la del Caracoles. Fue uno de esos días en que te sale todo bien. Con la modificación del escalón de atrás, los 310 CV del Mercruiser me otorgaban una máxima de 93|94 kilómetros horarios", aseguraba el ganador del handicap, Patricio Peralta Ramos, luego de finalizar la competencia.

"Sólo cortamos en la entrada del Chaná; la del Caracoles la tomamos al mango ¿para qué cortar? El motor es una joya, nos anduvo entre las 4.400 y 4.700 revoluciones toda la carrera. Tuve una velocidad máxima de 91 km/h", declaraba por su parte el ganador de la



Vezzucci: magnífica carrera con una "Comodín", de astilleros Paglietttini.



En primer término la 802, de Germán María Barbot, ganador de la cinta Azul.

cinta azul (adjudicada al que emplea el menor tiempo total), Germán María Barbot, activísimo y joven motonauta, que por primera vez conducía una máquina de gran potencia. Lo hizo a bordo de la Chita XV impulsada por un motor Chrysler de 275 CV, que anteriormente fuera de Gino Regnicoli.

La tónica del VI Gran Premio Isleño (corrido el sábado 23) fue definida por ambas declaraciones. La poca marejada favoreció a todas. Las unas por poder avanzar sin dificultades, las otras por poder desarrollar toda su potencia. El Paraná de las Palmas ofreció a la vuelta una marejada pequeña que en cualquier salto puede ocasionar uno de los más peligrosos momentos para romper el motor. Al estar en el aire, la resistencia al avance producida por el agua deja de tener efecto y se puede pasar el motor de revoluciones.

La competencia se largó con el sistema de handicap con antelación. Es decir, largaban primero las máquinas cuyo promedio establecido por la raíz cuadrada del peso/potencia era mayor. La ausencia de una de las embarcaciones les hizo incurrir en un error a los organizadores que largaron algunas máquinas en el puesto anterior al que les correspondía. Tal fue la causa por la cual finalizó en primer término Juan Carlos Vezzucci, con Pampero y motor Mercury de 100 CV, clasificado finalmente tercero en el handicap y segundo en su clase, la más reñida e interesante. Vezzucci, uno de los mejores pilotos del momento, declaró que lamentaba mucho lo sucedido, pues trató de ganar el handicap y como se encontraba sin rivales en el primer lugar en el orden de marcha, disminuyó su ritmo sobre el final Su invicto en su clase (1200 a 1500 cm³ fuera de borda) para las competencias del Club Motonáutico lo perdió a manos del debutante "Rueda Amarilla", con Matilda y un motor similar al de Vezzucci. Con ese seudónimo se escudó Jorge Drianó, de sorprendentes 16 años, quien corrió sin la autorización de su padre y con la lancha de éste. Todos los cascos de esta clase son Comodines, construidos en el astillero de Pagliettini, al igual que el casco de Cañita II, que condujera a la victoria Peralta Ramos.

También estuvo presente el equipo de Náutica, con tres lanchas impulsadas por sendos motores Evinrude de 60 CV. Con problemas anduvieron todas. A Invernizzi se le voló la carcaza, corriéndose para atrás de manera que le arrancó el filtro de nafta. Encontró la junta y la colocó "así nomás"; la carcaza quedó suelta arriba del motor. A Laffranchi le ocurrió la cosa más graciosa de la jornada: en un vuelo en el Canal de la Serna su acompañante "Pepitito", cayó al agua. Una buena pérdida de tiempo le costó detenerse para recuperarlo. La tercera abandonó. Los integrantes del equipo estaban muy monos con buzos de color celeste.

La "Caiquen" de Reverdito ganó la clase más numerosa (501 a 850 cm³ fuera de borda), con un casco Dominó, construido en lo de Regnicoli. El abandono de Magdalena restó un gran candidato a la victoria: se le rompió la bomba de nafta sobre la llegada.

En síntesis general todos estaban muy conformes con el nuevo sistema de handicap. "Hasta el día de hoy no pasaba nada y ahora unos más o menos se trenza", declaró entu- Diez puntos para la entidad organizadora.

CLASIFICACION

INDICE DE PERFORMANCE:

1º — 801 — Cañita II	Patricio Peralta Ramos	1h 05m 14s
2º — 802 — Chita XV	Germán M. Bardot	1h 07m 20s
3º — X-17 — Pampero	Juan Carlos Vezzucci	1h 07m 45s
4º — X-2. — Matilda	"Rueda Amarilla"	1h 08m 35s
GANADOR CINTA AZUL:		
802 - Chita XV	Germán María Barbot	
CLASE JT - hasta 380 cc.		
1º — J-20 Terca	Germán María Barbot	1h 51m 30s
2º — J1 Bermuda Pirayu 65	Mario R. Gawron	2h 09m 06s
3º — J-18 Miss Delta Marine	Santiago G. Breton	2h 14m 10s
4º — J-11 Miss Delta Marine III	Teodoro Kundig	2h 16m 31s
CLASE CT - De 381 a 500 cc.		
1º — C 7 Bambi	Manuel Schuster	1h 48m 42s
2º — C-13 Lia	Horacio Esquivel	1h 53m 05s
CLASE ET - De 501 a 850 cc.		
1º — E-4 Caiquen	Alberto Reverdito	1h 35m 58s
2º — E-8 Aleluya	Hugo A. G. Giles	1h 41m 39s
3º — E-7 Ofni	Mario Benedet	1h 44m 03s
4º — E-6 Ir	Julio J. Garrido	1h 47m 03s
CLASE 4T - De 4501 a 7000 cc.		
1º — A-13 The hot Landers	Angel Invernizzi	1h 35m 27s
2º — A-12 Bermuda Safari II	Rodolfo Laffranchi	1h 43m 06s
3º — A-2 Peti	Carlos Otto Wollkopf	2h 17m 13s
CLASE XT - De 1201 a 1500 cc.		
1º — X2 Matilda	"Rueda Amarilla	1h 13m 10s
2º — X-17 Pampero	Juan Carlos Vezzucci	1h 13m 29s
3º — X-22 Maryle	Enrique J. Landini	1h 13m 34s
4º — X-30 Estrellita IV	Alfredo Matthesius	1h 16m 24s
CLASE YT - De 1501 a 3000 cc.		
1º — Y-12 Fuerte II	Héctor M. Labriola	1h 06m 37s
CLASE 1T - De 1001 a 2000 cc.		
1º — 501 Aloha	José Luis Fernández	1h 30m 27s
2º — 504 Comodin 70	Guillermo Mártire	1h 40m 42s
CLASE 3T - De 3000 a 4500 cc.		
1º — Chupete	Ernesto Iurman	1h 55m 18s
CLASE AT De 851 a 1200 cc.		
1º — 802 Chita XV	Germán María Barbot	1h 04m 20s
2º — 801 Cañita II	Patricio Peralta Ramos	1h 04m 59s
3º — 807 Sardanápola	José María Fernández	1h 12m 53s
4º — 806 Ráfaga	Norberto C. Mezzina	1h 26m 48s
CLASE ESPECIAL:		
1º — 906 Zamba	Arturo César Blasco	2h 03m 25s

NO HABRA NINGUNA...

por R. Hansen

No habrá ninguna otra carrera como la Mille Miglia. Eran mil seiscientos kilómetros de curvas y contracurvas, de bajar, subir, de desarrollar 250 kilómetros por hora en rectas y después frenar para horquillas no superables a más de sesenta. Los caminos fueron mejorando con el tiempo, pero en una época había largos tramos enripiados en lugares como, por ejemplo, el Passo della Futa sobre los Apeninos.

¡Y los espectadores! Durante todos los 1.600 kilómetros, la pista nunca estaba libre de gente, gente que cruzaba, que dejaba solamente dos metros para que pasara, que tapaba las curvas, que no era ajena a la costumbre de hacerle indicaciones al revés a algún competidor extranjero o que no gozaba de sus simpatías. No es un problema ajeno a nosotros, por ejemplo; cualquier corredor de TC conoce sobradamente los problemas de los espectadores inconscientes que tapan la visual, pero en Italia se agigantaba el problema porque prácticamente toda la carrera se corría dentro de un angosto túnel revocado con carne humana.

Y dentro de ese túnel había que derrapar, corregir desplazamientos, acelerar, frenar, adelantarse a otros competidores, rebajar con la caja cuando no había frenos, hacer un plan de carrera, y conservar el auto para que llegara a Brescia sin mandar un pistón en órbita (claro que en esa época no se hablaba así porque las órbitas no existían...)

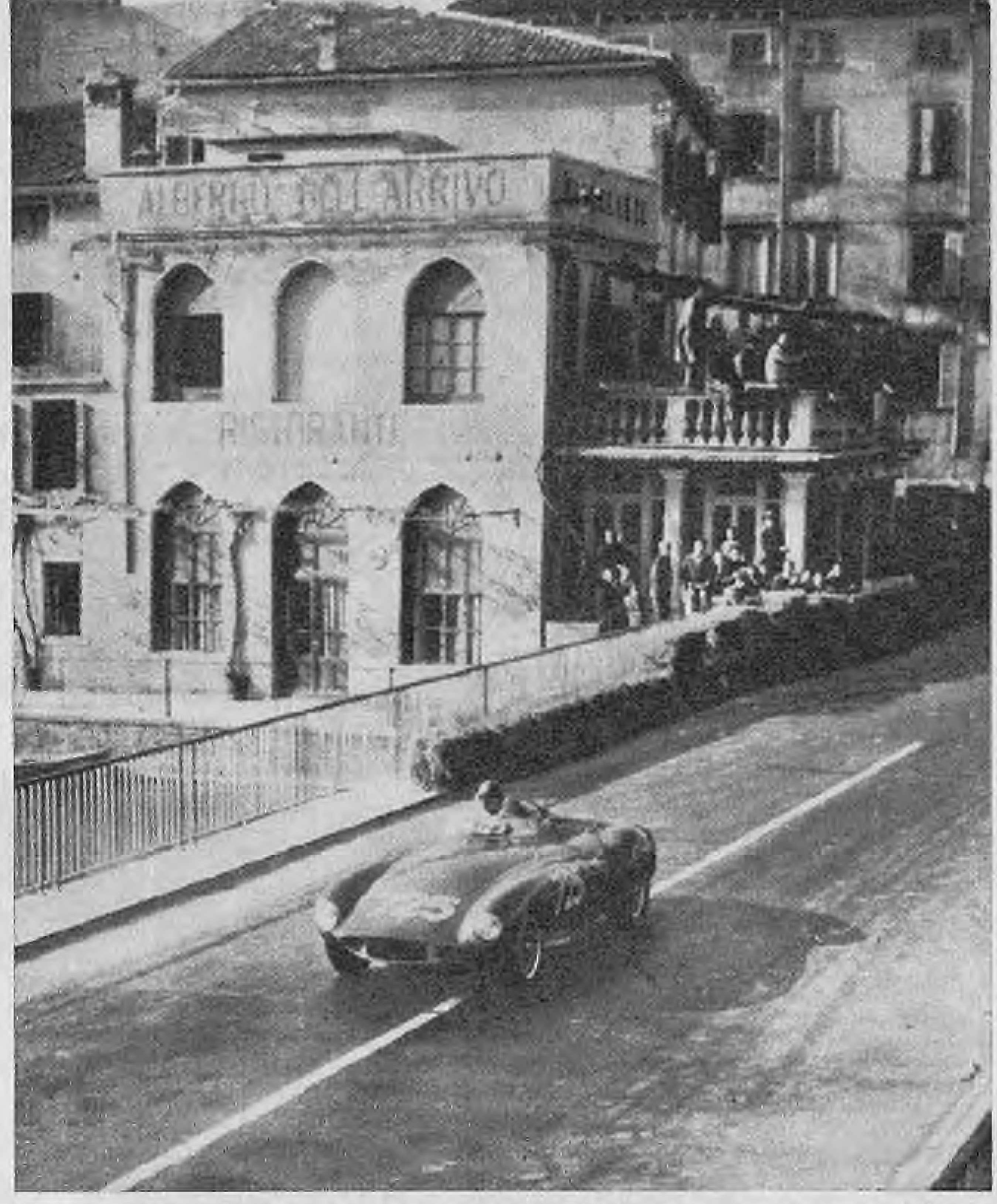
Una de las leyendas de la Mille Miglia era que el que punteaba en Roma, perdía la carrera, y fue cierto casi hasta el final, porque recién en 1955, Stirling Moss pudo puntear en Roma y ganar la carrera, cuando con su Mercedes-Benz SLR triunfó y por primera vez hizo un promedio superior a las cien millas (160 km) por hora.

Tomamos de una crónica de época: "El atractivo de esta carrera tiene muchos orígenes, entre ellos el entusiasmo y el extraordinario conocimiento del tema automovilístico que poseen los italianos. Durante toda la carrera, no hay en Italia un televisor o aparato de radio que no esté sintonizado con la Mille Miglia, y cuando se produce un acontecimiento de importancia, la noticia es transmitida excitadamente por gente que ni se conocía dos segundos antes, por mozos en los restaurantes, y por tumultuosos conciliábulos en cualquier lugar público.

"A las 9 de la noche recibió la bandera a cuadros el primer coche, partiendo de una arbolada avenida en Brescia donde, horas antes, la misma multitud estaría aún aguardando la vuelta de los que habían partido. El aire retumbaba con el alarido de los altoparlantes declamando implorantes anuncios comerciales, con las monótonas invocaciones de los puesteros, con los gritos de los **carabinieri**, el aullido de los carros de bomberos..."

Durante toda la noche iban partiendo los coches, primero los chiquitos y poco a poco más y más grandes hasta que al fin, ya de día, salían rugiendo y bramando los coches Sport Fuerza Libre que andaban a cerca de trescientos kilómetros por hora. Poco a poco, los monstruos iban devorando a los coches chicos, y no era raro que el ganador absoluto fuera el primero en regresar a Brescia. De todos modos, los espectadores siempre tenían la posibilidad de hacer sus cálculos, porque —al menos en las últimas versiones— el número que llevaban pintado los coches correspondía a la hora de largada, vale decir, por ejemplo, que "645" significaba que el coche había salido a las 6:45 horas de Brescia. Así era fácil saber "cómo iban".

Una serie de accidentes graves determinó el definitivo ocaso de la Mille Miglia. Evidentemente, no podía seguir; la inconsciencia del público acabó con esa gran carrera. Lástima...



Taruffi, al comando de una Ferrari "Testa Rossa", en una de las últimas Mille Miglia (1955). Poco después, quedaría definitivamente suspendida esta maravillosa competencia.

LAS CATEGORIAS

La primera página del número 0 de Parabrisas Corsa nos planteó el primer interrogante por parte de los lectores: el calendario hace mención de las carreras citándolas por sus categorías correspondientes. Quieren que les aclaremos las limitaciones y alcances de estas categorías. Era nuestra intención, más adelante, realizar un análisis y crítica de ellas, pero dada la lógica curiosidad, publicamos ahora un resumen de las distintas categorías automovilísticas.

NACIONALES

TURISMO CARRETERA (TC): Bastidor de un automóvil de Turismo. Suspensión y tren delantero libres y de la misma marca del bastidor. Diferencial, frenos y caja de velocidades libre. Número máximo de marchas: cuatro. Block del motor de fabricación nacional producido en serie o similar importado; cilindrada máxima 4000 cm³. Bastidor y motor pueden ser de distinta marca. Carburación y encendido libres. Sobrealimentación prohibida. La carrocería debe ser de un automóvil de Turismo. El parabrisas, ventanillas laterales y trasera, deben mantener las medidas y formas del modelo declarado.

TURISMO (T): Automóviles de producción. Deben estar homologados como automóviles de Turismo (1000 unidades anuales) o de Turismo de Serie (5000 unidades anuales). La preparación es limitada. Está bajo las normas del Anexo J internacional. Las categorías son A (700), B (850), C (1150), D (1600), y E (más de 1600). Cada categoría tiene un campeón argentino. En paréntesis se indica el tope de cilindrada.

MECANICA NACIONAL FORMULA UNO (MNF1): Chasis libre. Motor de producción. Cilindrada máxima 4000 centímetros cúbicos para un peso mínimo de 570 kg, o bien, 3000 cm³ para 475 kg o 1700 cm³. Caja de velocidades libres con número máximo de cuatro marchas.

MECANICA NACIONAL FORMULA DOS (MNF2): Chasis libre. Motor de un automóvil de Turismo de fabricación nacional.

MINIJUNIORS (MJ): Chasis libre. Motor de producción nacional de automóviles de Turismo. Cilindrada máxima: 780 cm³; peso mínimo: 260 kg.

INTERNACIONALES

CATEGORIA A: AUTOMOVILES HOMOLOGADOS CONSTRUIDOS EN SERIE (ANEXO J)

Grupo 1: Automóviles de Turismo de Serie (TS) (5000 unidades anuales). Solo son autorizadas leves modificaciones. Cuenta con un campeón europeo de rallyes. Las clases de cilindrada más importantes son: 1000, 1600, 2500 y más de 2500 cm.3.

Grupo 2: Automóviles de Turismo (T) (1000 unidades anuales). Preparación limitada. Cuenta con un campeón europeo de rallyes y varios (uno por clase) en la Copa Europea de Automóviles de Turismo. Las clases de cilindrada más importantes son: 1600, 2500 y más de 2500 cm³.

Grupo 3: Automóviles de Gran Turismo (GT) (500 unidades anuales). Idénticas modificaciones al Grupo 2. Cuenta con un campeón europeo de rallyes. Las clases son: 1300, 2000 y más de 2000 cm³. Un campeón europeo de la montaña.

Grupo 4: Automóviles Sport (S) (50 unidades anuales). Son permitidas numerosas modificaciones. Las clases son 1300, 2000 y más de 2000 cm³. Cada clase otorga un campeón internacional de marcas. El grupo un campeón europeo de la montaña.

CATEGORIA B:

AUTOMOVILES ESPECIALES

Grupo 5: Automóviles de Turismo Especiales (TE). No requieren un mínimo de fabricación. La cilindrada del motor puede ser llevada al tope de la clase.

Grupo 6: Automóviles Sport-Prototipos (SP). No requieren un mínimo de fabricación. Solo deben atenerse a las medidas mínimas de la carrocería. La clase I tiene su límite máximo en 2000 cm³; la clase II no tiene límite de cilindrada. Ambas clases disputan los Trofeos Internacionales de Constructores.

CATEGORIA C:

AUTOMOVILES DE COMPETICION

Grupo 7: Automóviles de competición de Fórmula Internacional.

FORMULA UNO (F1): Cilindrada máxima 3000 cm³; 1500 cm³ con compresor. Combustible comercial. Peso mínimo: 500 kg.

FORMULA DOS (F2): Cilindrada máxima: 1000 cm³. Combustible comercial. Peso mínimo: 420 kg.

FORMULA TRES (F3): Cilindrada máxima: 1000 cm³; motores derivados de automóviles de Turismo. Prohibido el árbol de levas a la cabeza. Carburante comercial. Peso mínimo: 400 kg. Número de velocidades máximo: cuatro.

AUTOMOVILES DE COMPETICION DE FORMULA LIBRE

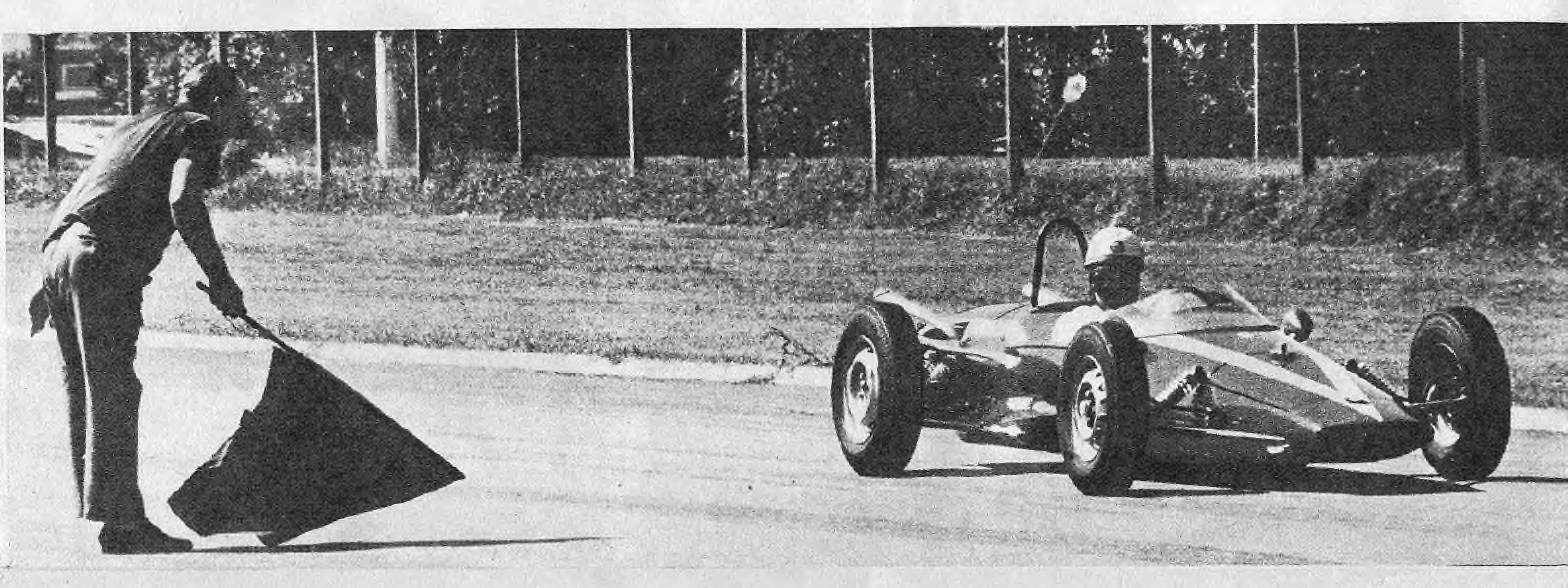
Grupo 8: Toda fórmula que no dé cabida a sus automóviles en alguna de las tres internacionales. Por ejemplo: Indianápolis y Tasmania.

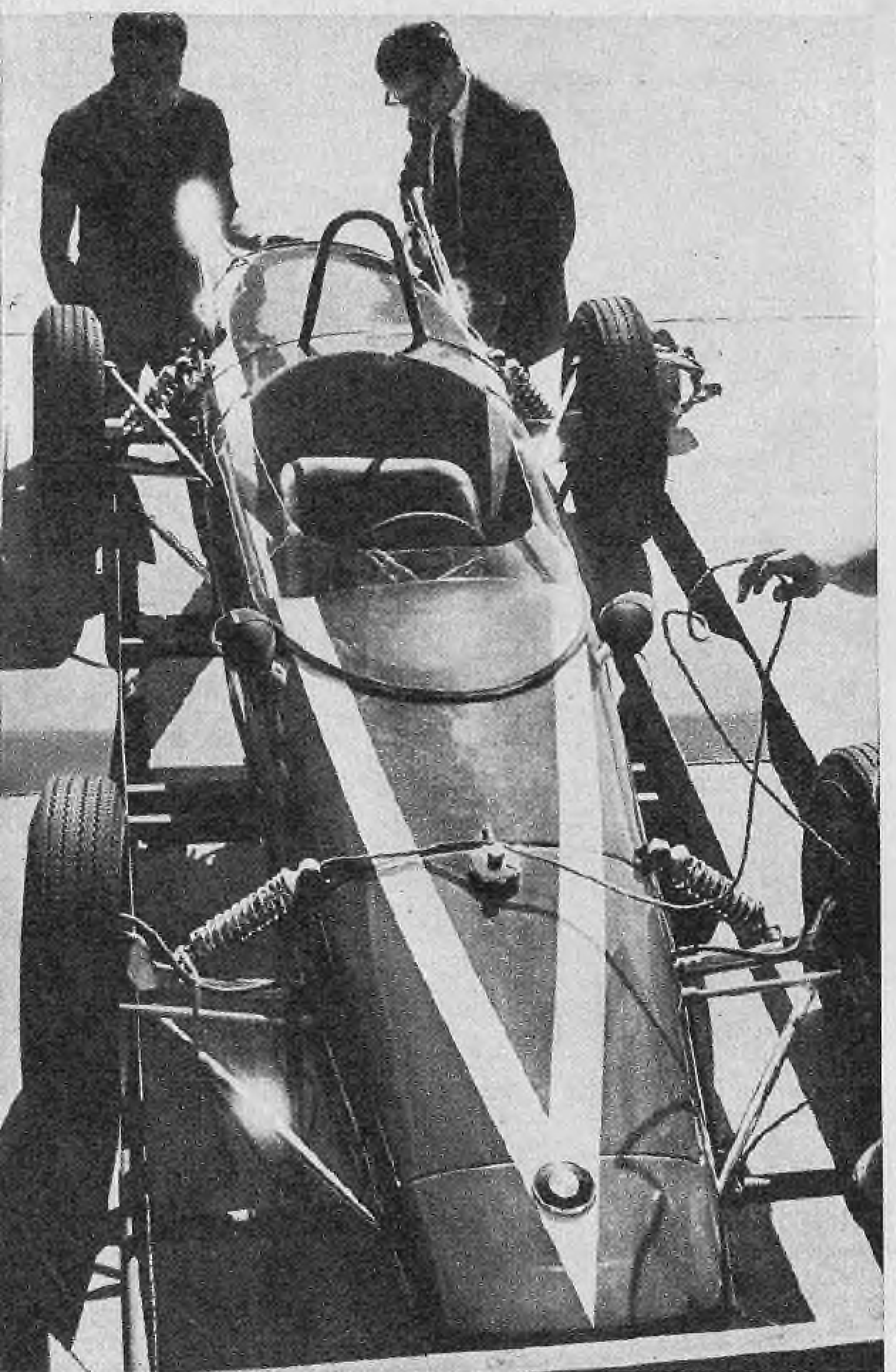
Grupo 9: Automóviles de competición de dos plazas (BP). Para automóviles Sport del Anexo C. No existen muchos límites. Fórmula muy popular en los Estados Unidos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CRESPI x KISSLING

B M W





Largada de la prueba de aceleración, debido a la primera un tanto "larga" el minijunior se ahogaba durante los primeros metros.

La terminación del Crespi-Kissling es muy cuidadosa, aunque estéticamente sus formas no son las más deseables.

En el año 1961 un ingeniero alemán radicado en ese entonces en nuestro país, creó la reglamentación de una nueva fórmula para autos de carrera que denominó Minijunior. La intención de Curt Delfosse —ese es el nombre del "pater ideae"— era la de colocar la piedra fundamental de una categoría que fuera esencialmente práctica, es decir que posibilitara la construcción de autos de competición baratos, sencillos y con todas las características de verdaderos "pur sang".

Juntamente con la reglamentación fabricó un par de autitos muy bien pensados y mejor realizados, que constituyeron el primer vagido de algo que en muy poco tiempo se convertiría en la categoría nacional con prestancia internacional.

LOS REGLAMENTOS

El proyecto Delfosse contemplaba la utilización de motores de hasta 780 cm³ de cilindrada con chasis libre y con distancia mínima entre ejes de 1,80 m, y tanto los trenes traseros como los delanteros, frenos y dirección deberían corresponder a un mismo tipo de coche standard fabricado en serie. Este proyecto fue oficializado por la C.D.A. el 27 de julio de 1962 con algunas modificaciones sustanciales y posteriormente fue reemplazado por la actual reglamentación que rige desde enero de 1965.

Este reglamento admite trenes delantero y trasero, dirección y frenos libres en caso de ser "fatos in casa", los motores pueden ser de automóviles y motor importadas siempre que se los haya fabricado en series mínimas de 1000 unidades y su capacidad cúbica no exceda los 780 cm³.

Los motores nacionales no tienen esta limitación, y la preparación en todos los casos es libre sobre block original.

El peso mínimo sin carburante ni lubricante no deberá ser menor que 220 kg.

EL PLAN DE DESARROLLO

Echada la semilla por Delfosse, un joven inquieto llamado Tulio Crespi (ex levantador de pesas para más datos) la hizo germinar y multiplicarse de una manera desusada en nuestro medio. En 1963, contando solamente con su entusiasmo y su musa inspiradora, construyó el "Tulia" (curiosa derivación de su nombre de pila), un minijunior con estructura autoportante propulsado por un motor NSU.

PARABRISAS se hizo eco oportunamente (Nº 86) de esta interesante realización, aún antes que el pequeño racer debutara en competencias, y desde entonces Crespi, acicateado por el éxito que obtuviera, se lanzó a la cuasi aventura de constructor de minijuniors. Como las cosas que tienen valor a la larga se imponen, prendió en el ambiente la "vacuna" de Delfosse reforzada por la derivación Crespi, y hoy, a menos de tres años de aquel primer autito, los minijunior "made in Crespi" (que perdieron su nombre de pila) suman la envidiable cifra de veinticinco. Podemos decir sin temor a equivocarnos, que

EXITO

Tulio Crespi hizo imponer definitivamente la inspirada creación de Delfosse.

EL MINIJUNIOR CRESPI-KISSLING

Jorge Kissling, campeón motociclístico argentino, siguió el camino que eligieron muchos de sus colegas (o ex colegas) de ese deporte: pasarse a las cuatro ruedas. Este pasaje lo hizo vía minijuniors, para lo cual encargó a Crespi un chasis al cual ensambló un motor BMW 700 con la preparación Rivelli-Kissling (la RK tan conocida en motociclismo).

El chasis Crespi ni difiere sustancialmente de sus antecesores, su estructura autoportante es prácticamente una viga atubada (léase: en forma de tubo) con cuatro anillos de sostén transversal. El primer anillo o cuaderna está a la altura de las ruedas delanteras, y sirve además de sostén a las articulaciones de los semiejes de la suspensión delantera, bomba de freno y caja de dirección. La segunda cuaderna va a la altura del tablero de instrumentos, la tercera detrás del respaldo del asiento y la última donde termina el chasis.

Las suspensiones no son el desideratum, técnicamente hablando, pero sirven para los fines a los que se destinan, y son sencillas en su construcción.

Adelante, un "swing axle" clásico soportado por dos reactores —uno a cada lado— tubulares que se articulan a la estructura-chasis mediante un vínculo elástico (tuerca-arandela-goma-chasis-goma-arandela-tuerca). La suspensión trasera es también a semiejes oscilantes guiados por dos robustos tubos que pivotan casi al medio del auto y aguantados longitudinalmente por cuatro reactores (dos a cada lado) que toman: los de arriba en una prolongación del portamaza, y los de abajo los tubos de guía. También van articulados al chasis elásticamente, en goma.

Los frenos son a campana sobre las cuatro ruedas, de Fiat 600 D con campanas especiales de aluminio, la dirección a piñón y cremallera (Renault Dauphine pero acortado el largo de la cremallera). Un detalle interesante lo constituye la palanca de cambios, cuya "bocha" es un puño giratorio que no es ni más ni menos que un acelerador para hacer la "doppietta" sin necesidad de recurrir al "taco-punta" con el pie derecho. (Recordar que su piloto Kissing tiene "fijaciones" motociclísticas). Ese acelerador es independiente del acelerador de pie.

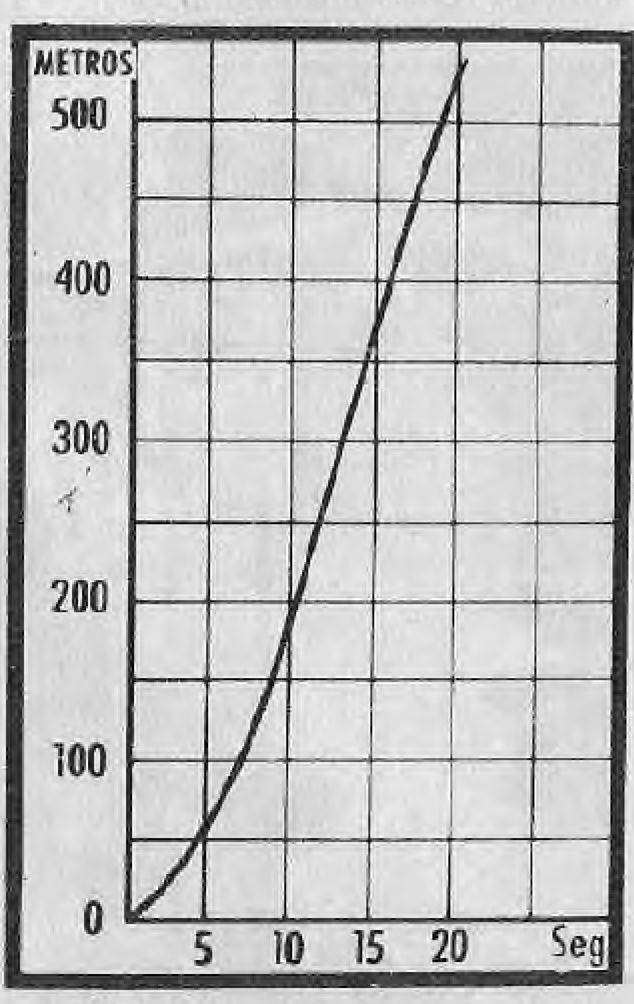
EL MOTOR BMW-KISSLING

Toda la experiencia que la familia Kissling acumuló en la preparación de motores motociclísticos de competición la volcaron en el BMW 700 (también de rancia estirpe motociclística) que impulsa a su minijuniors.

La "modifica" fundamental ha sido la colocación de las cabezas de cilindros, las que fueron permutadas entre sí, es decir, la del cilindro izquierdo pasó a la derecha y viceversa, con lo cual las lumbreras de admisión quedaron situadas a popa de motor. Paralelamente se suprimieron los conductos de admisión acodados que vienen en la versión "standard auto" para poder tener carburación de tiro vertical, y los reemplazaron por conductos rectos (fundidos y maquinados por ellos mismos) con lo cual pudieron aplicar sendos carburadores de tiro horizontal Dell'Orto SSI 30A.

Al mismo tiempo, como las lumbreras de escape quedaron hacia adelante, les facilitó la instalación

→



La curva de aceleración del minijunior testeado muestra una excelente marca para el ¼ de milla (400 m.): 16 segundos.

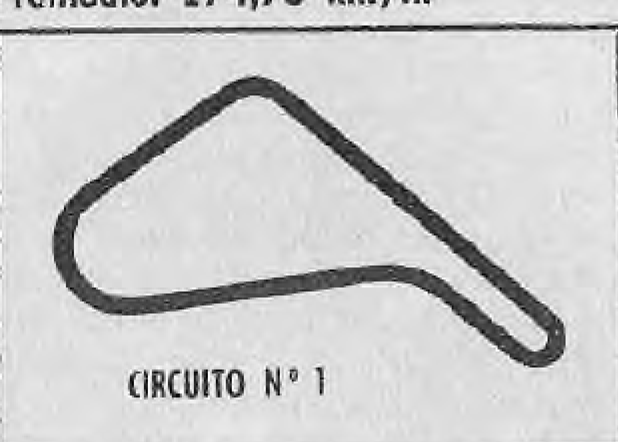
EL TEST EN CIFRAS

ACELERACION

0 a 100 m	7,4 seg.
0 a 200 m	10,8 seg.
0 a 300 m	13,2 seg.
0 a 400 m	16 seg.
0 a 500 m	18,6 seg.

VELOCIDAD MAXIMA

(Se toma el promedio de dos pasadas en sentidos contrarios, sobre un tramo de 1000 m en la autopista General Ricchieri)
Promedio: 174,75 km/h.



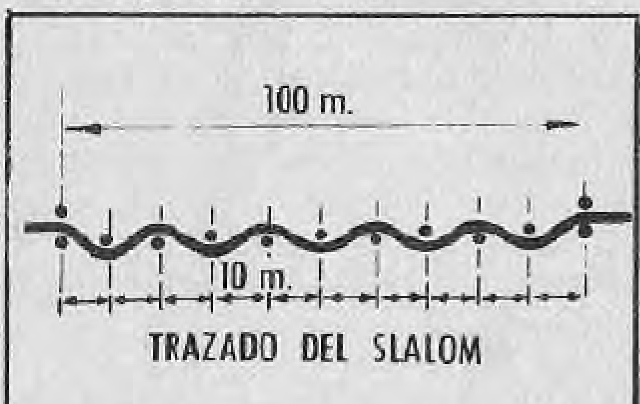
Mejor tiempo: 1 min. 21 seg. 3 décimas. Velocidad promedio: 138 kilómetros 99 metros por hora.



Mejor tiempo: 1 min. 9 seg. Velocidad promedio: 110,92 km/h.

SLALOM

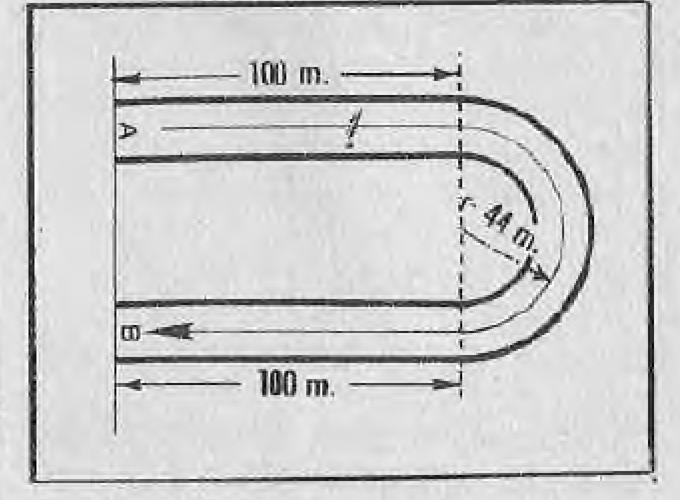
(Prueba de maniobrabilidad)
Sobre un trazado plano de 100 m se coloca una serie de hitos cada 10 m. El coche debe recorrer el trazado zigzagueando entre los hitos sin voltearlos. Se toma el promedio de velocidad para recorrer esos 100 metros, sobre la base de cuatro pasadas.



Tiempo promedio: 11,6 seg. Velocidad promedio: 31,03 km/h.

RECORRIDO 100 m
Horquilla 100 m

Se toma el tiempo que tarda en recorrer 100 m antes de la horquilla, el referido viraje y 100 m después del mismo, durante la corrida por el circuito N° 1.



Tiempo empleado: 13,5 seg.

EMPUJE

Dada la condición de monoplaza del vehículo testeado, la medida del empuje no pudo ser efectuada.

DATOS TECNICOS DEL MINIJUNIOR CRESPI-KISSLING

Distancia entre ejes: 1930 mm.

Trocha delantera: 1240 mm.

Trocha trasera: 1240 mm.

Peso: 280 kg (seco).

Tanque de nafta: 20 litros de capacidad.

Despeje: Variable por regulación de altura de fijación de resortes (amortiguadores regulables), desde 12 cm hasta 15 cm.

Motor: BMW 700 bicilíndrico. Cilindrada: 697 cc.

Diámetro y carrera: 78 x 73 mm. Relación de compresión: 10 a 1. Potencia: Aún no ha sido determinada en banco de pruebas.

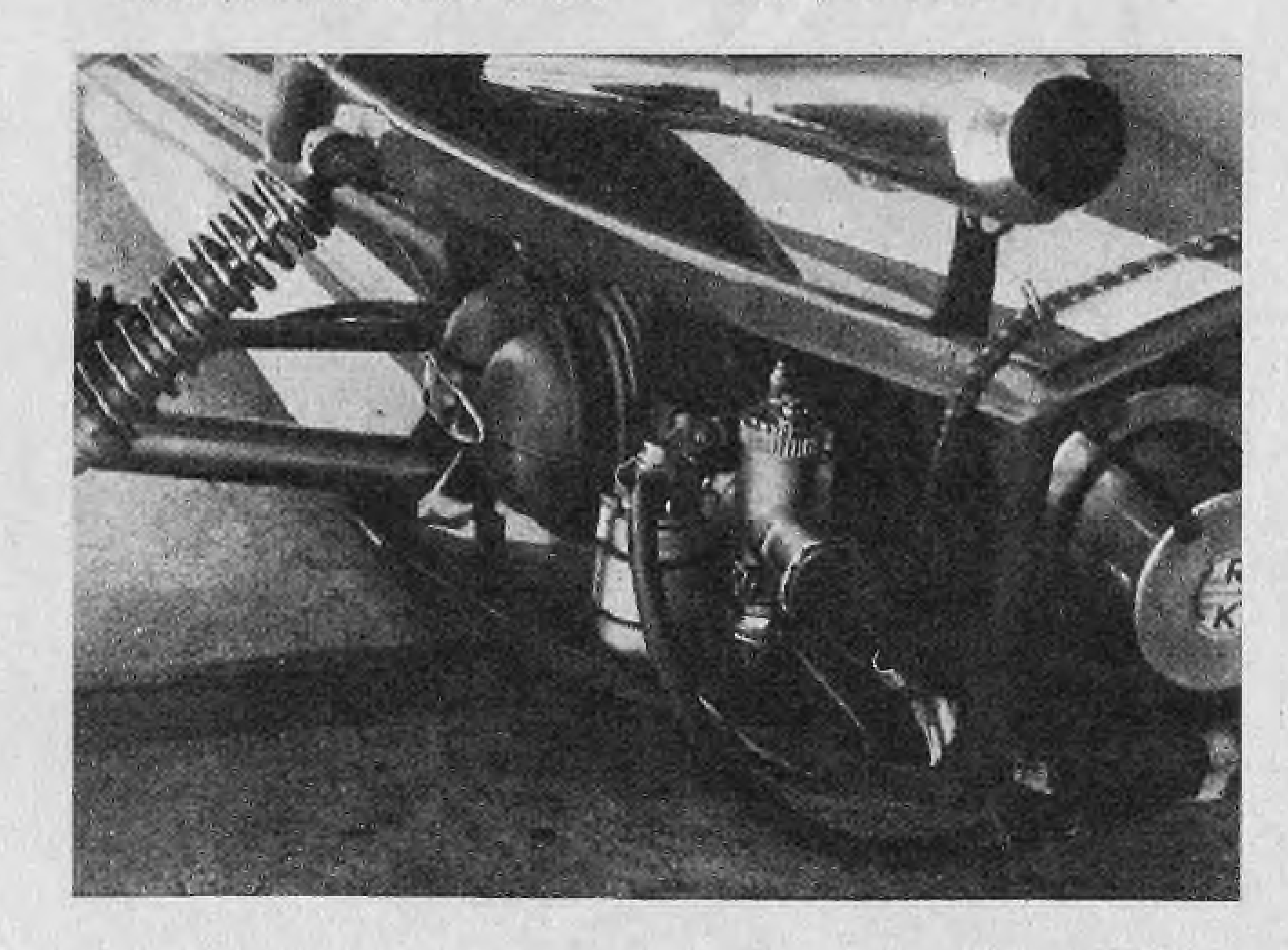
Supla motriz: Idem.

Transmisión: Caja BMW 600 de cuatro marchas, embrague reforzado, puente posterior 7:38.

Frenos: A tambor sobre las cuatro ruedas (Fiat 600 D). Diámetro: 185 mm adelante y atrás.

Rodado: Adelante 5.20 x 12 y atrás 5.20 x 12 ó 5.20 x 13.

Presión de inflado: 21 libras adelante y 31 atrás.



Detalle del motor BMW versión "RK", se ve uno de los tubos de escape y un carburador Dell'Orto SSI 30 A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VIBRO EL AUTODROMO

El chiquito Copello hizo de las suyas: ganó su serie y se impuso en la final, tras un duelo violento con el Alfa de Rizutto Mujica

"Si no lo publicás, te puedo dar un anticipo: ¡en la final pienso pasar el trapo! Si lo publicás decí solamente que si bien me perjudica el circuito largo, me voy a tirar con todo a ganar". Copello había sido concluyente en su vaticinio.

Los esfuerzos de Rizutto Mujica sólo tuvieron su premio con el triunfo en la categoría C. "Creo que en la final voy a poder ganar en mi categoría. Lástima que la Giulia no ande bien de suspensión. En los 500 Kilómetros con Mayorga girábamos en los dos minutos cuatro segundos y ayer en las clasificaciones hicimos dos siete y medio; en la serie no mejoró pero igual estoy contento porque ganamos. Ahora Copello es el gran candidato, no creo poder ganarle", nos dijo antes de la final. También Rizutto fue concluyente al pronosticar.

El interés de la lucha se planteó en el duelo de estos dos volantes que se sacaron chispas. La Giulia se escapó de entrada. Copello se jugaba con todo en el mixto y conseguía acercarse peligrosamente. Los frenos a discos —¡qué ironía!— Alfa Romeo que utiliza el Renault 1903 se hicieron ver en una gran cantidad de metros en las frenadas del mendocino.

En la segunda vuelta Copello se tiró fuerte en la curva del ombú y lo pasó por el lado de afuera a Rizzutto.

En la tercera vuelta el mendocino ya había logrado pasar en la delantera frente al puesto de control. A partir de la décima Copello no perdió nunca más la primera posición. Sin embargo, "Paco" Mayorga y Rizzutto Mujica comentaban en los boxes que de no ser por el 4L de "El Suizo", que se interpuso al perder una vuelta, el Alfa pudo haber desplazado a Copello antes del final.

En los puestos siguientes hubo mucha rosca. Galluzzi se adelantó en la largada (lo que le hubiera costado un minuto de recargo de no haber abandonado) y pasó segundo frente al control, detrás de Rizzutto Mujica. Tercero pasó Copello, perseguido por Morás, Boschi, Alberini, Andrea, Boyadjian y Riva. Atrás los demás. En la segunda pasada Copello ya estaba segundo con Galluzzi detrás; mientras tanto Boschi había pasado a Morás y Andrea a Alberini. En la cuarta vuelta Galluzzi no apareció: se había quedado sin presión de aceite. En la séptima Alberini desertó con problemas en la junta. En la octava le tocó a Andrea dar la emoción: había pasado a la tercera colocación desplazándolo a Boschi. En otra vuelta Andrea se fue al pasto en la curva del ombú y perdió su colocación.

Boschi, por su parte, realizó una carrera magnífica con el Austin-Mini-Cooper S. Bodyajian condujo uno de los automóviles del equipo que tiene con Pedelabrde, bajo la preparación de Berghela. Najurieta y Morás no se dieron tregua hasta el final. Buena actuación de los tres. Balbé anduvo sin suerte: para reparar un problema perdió una vuelta en relación con los punteros.

FERREA, COMODO EN LA "A"

Cuando el automóvil piloto en largada tipo Indianápolis le dio la señal de partido a los conductores, Ferrea tomó decididamente la punta para no perderla más. La ardiente rivalidad entre los De Carlo preparados por Horacio Ferrea, hermano del triunfador, y el NSU Sport de Osvaldo Chinni, con preparación a cargo de Roberto Galluzzi, tuvo hoy su más esplendoro-

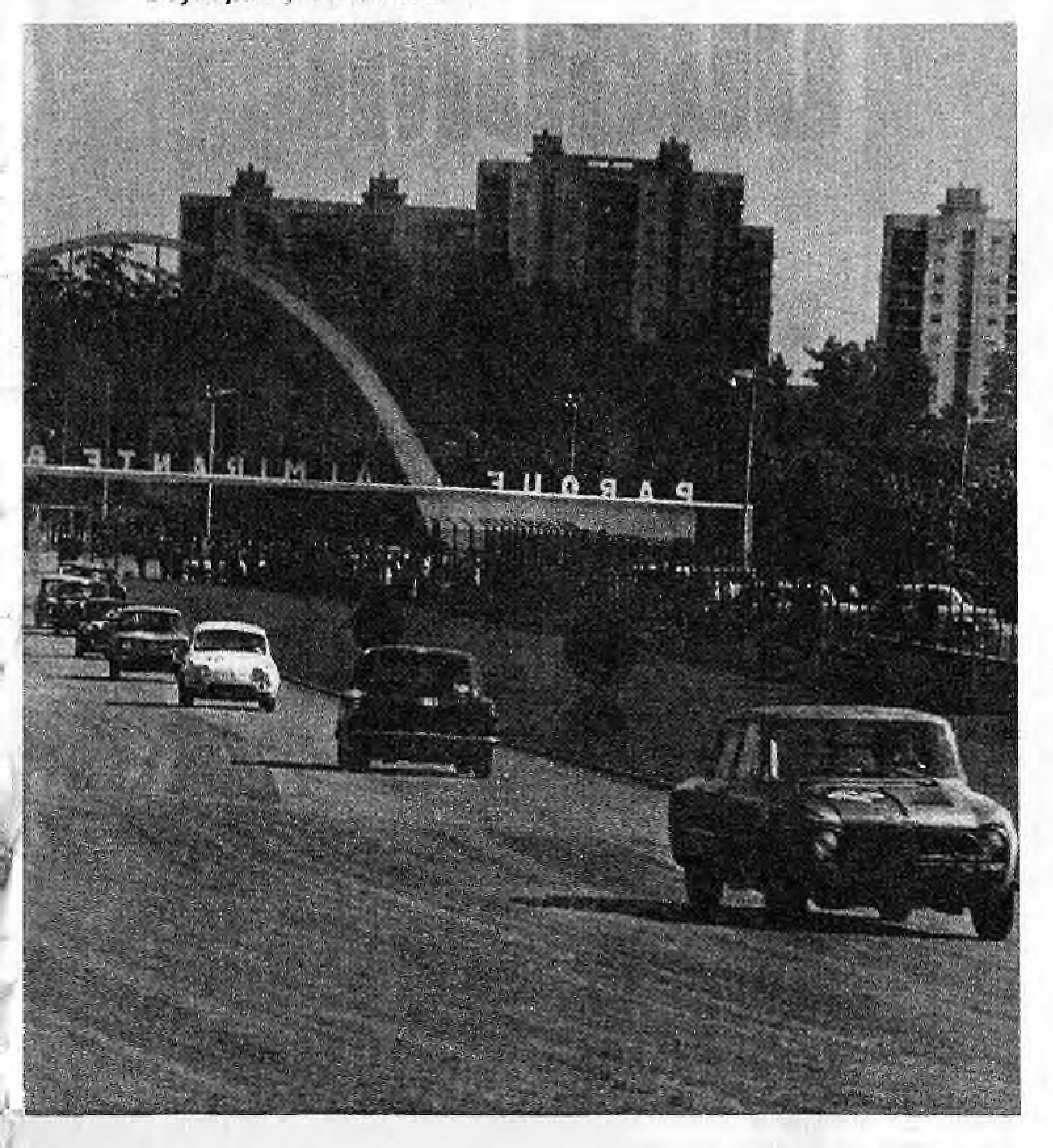
→

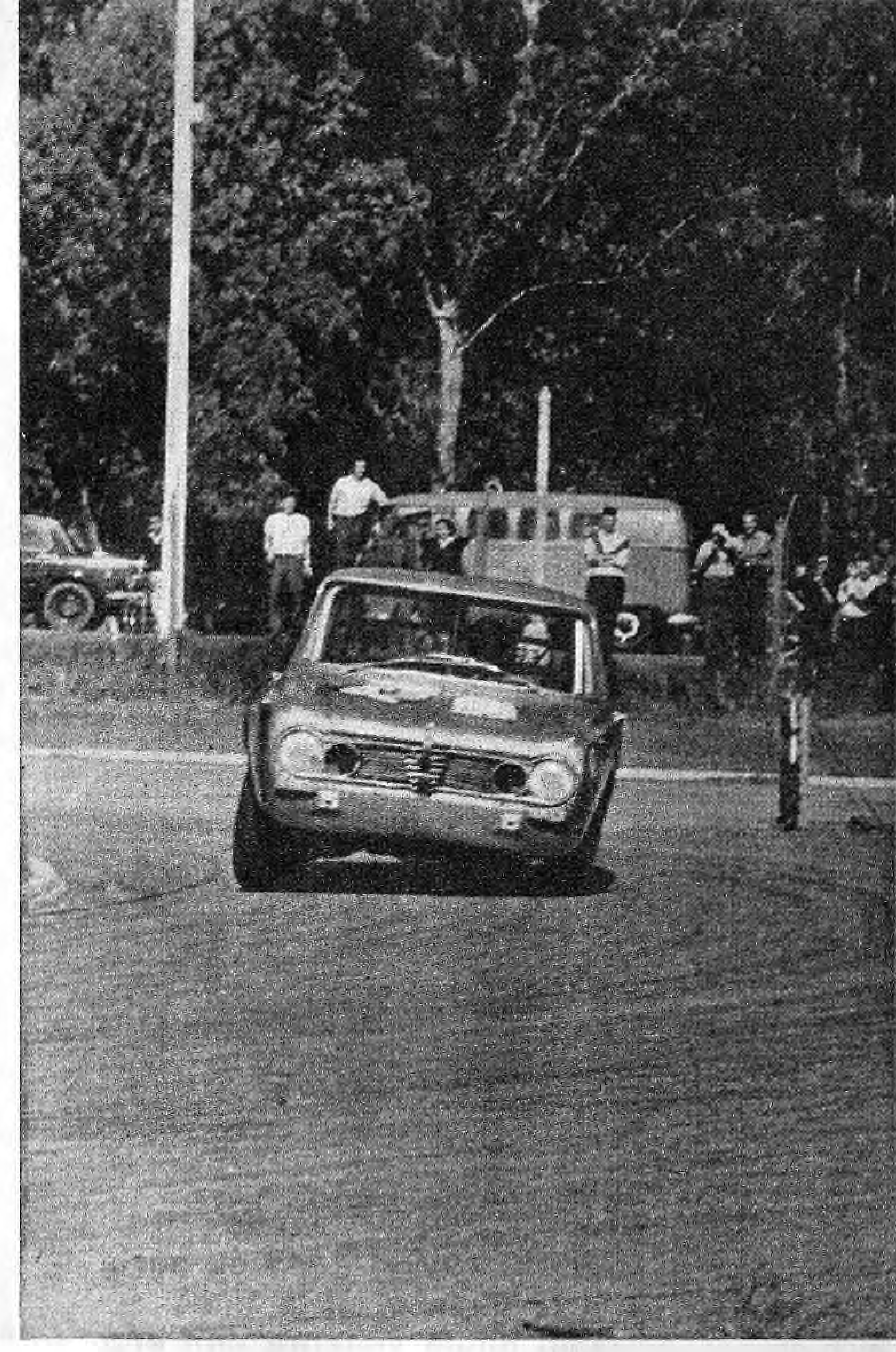
Rizzutto Mujica y Eduardo Copello, protagonistas de un duelo como se vieron pocos en el Autódromo.



Copello cede unos metros a Mujica al abrirse en el "cajón". Después recuperaría en el mixto.

Primera vuelta de la final: Mujica, Galluzzi, Copello, Morás, Boschi, Alberini, Andrea, Boyadjian y Tulio Riva.





Ferrea ganó su categoría de punta a punta. Segundo Clear y tercero "Brumel"

so brillo, aunque no en el plano estrictamente deportivo. La cosa se armó en la lucha entre Chinni y "Klear" por el segundo lugar. En la entrada del curvón se dieron un autazo que provocó las discusiones más tarde. Chinni presentó su denuncia ante el Comisario Deportivo por choque.

"Brumel" hizo una carrera excelente de acuerdo a sus pocos antecedentes. Scaramella y Del Federico estuvieron faltos de un automóvil adecuado para carreras de este tipo y también de algunos caballitos de más. Gabriel Font lució una excelente condución con su impecable NSU "galerita". Cámera y Gallo, dos grandes candidatos, abandonaron.

GRAN LUCHA EN LA "D"

Rizzutto Mujica hizo una carrera aparte con la Giulia. Los tres puestos subsiguientes fueron disputados ardorosamente metro a metro entre Boyadjian, Alberini, Najurieta y Andrea. Provocó el entusiasmo de la tribuna, no muy concurrida al haberse presentado la mañana con tiempo feo y una ligera llovizna, lo que dejó a mucha gente en la cama. Luego mejoraría el tiempo para convertirse en una mañana muy agradable.

Miguel Angel Galluzzi, en quien se dejó la chance de Fiat Sergi, sólo dio dos vueltas al tener problemas con un retén de aceite.

MORAS - BOSCHI: DUELO DE LA "BC"

Copello cumplió en la medida esperada: ganó de punta a punta con 28 segundos de ventaja sobre su más inmediato perseguidor, que resultó Héctor Morás. La lucha estuvo a cargo de Boschi, con el Mini-Cooper, y Morás con el Reault R8 Gordini. Terció Tullio Riva. En una oportunidad este último le dio un autazo a Boschi, mientras que para no provocar envidias repitió con Morás. Muy enojados salieron ambos pilotos con la actitud del cordobés, nada fino en su estilo.

Sancha lamentaba la rotura del manchón de transmisión que lo dejaba sin poder haber dado una ronda al circuito. Le había ocurrido la misma rotura que en la última competencia que intervino, en Villa María.

Cancellieri abandonó en la cuarta vuelta con problemas en la tapa de cilindro, que luego la cambiaría para correr la final. Ballbé desbandó una cubierta y tuvo problemas por una pérdida de aceite. Colla repitió su actuación de la última competencia de la AAAS: una ida al pasto en cada curva con regularidad ejemplar. "El suizo" se divirtió muy bien con su "Renoleta".

Merece especial mención la bue- APAT. Sobre todo por el fiel cumplimiento de los horarios anunciados.

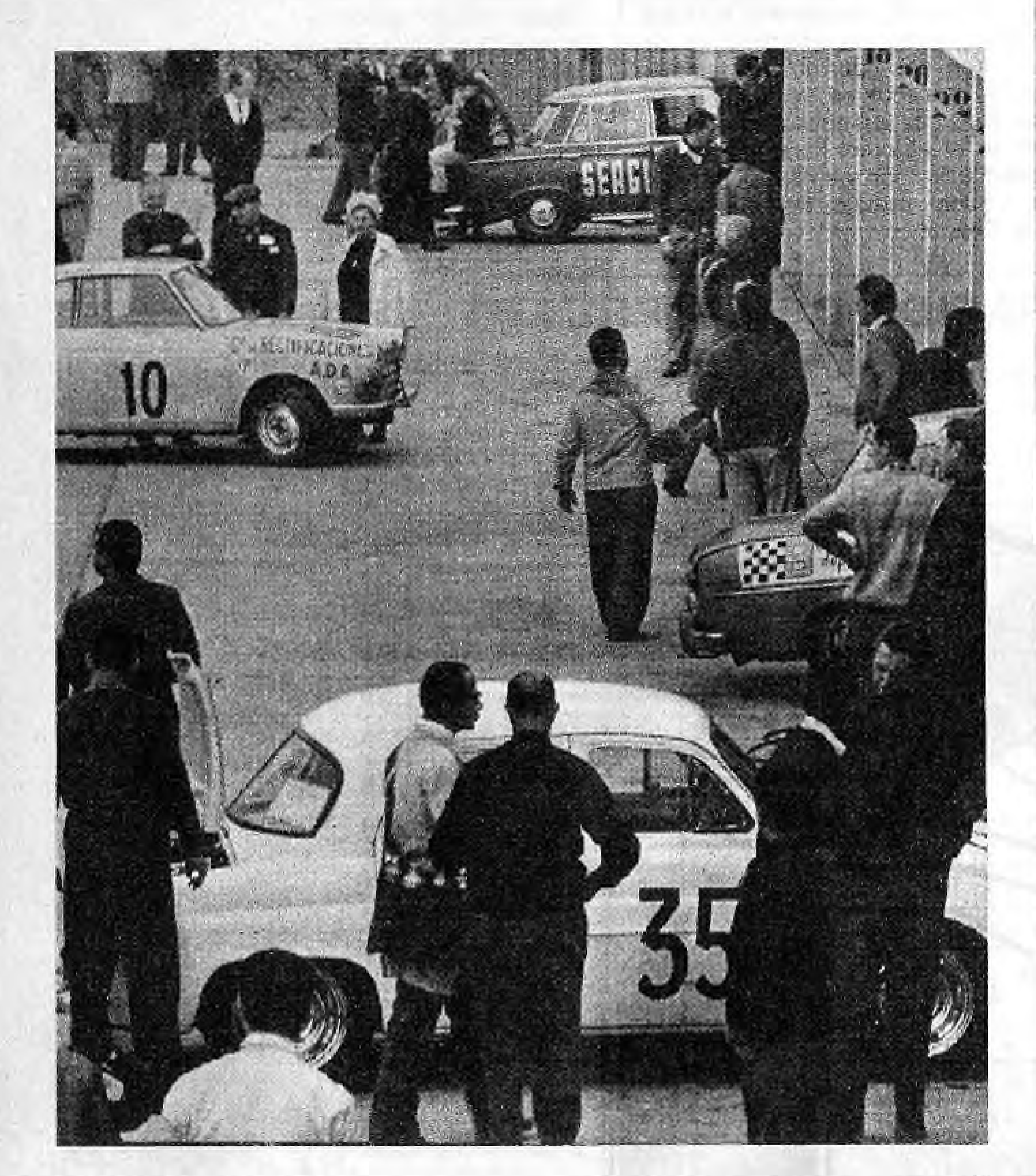
Lo que sí ya se pone bastante espeso es la actitud de la policía que, desconociendo el valor de las credenciales que reparten los organizadores, no deja en paz a los periodistas y, en cambio, tiene un olfato especial para dejar pasar colados.

Campeonato Argentino de Turismo

CATEGORIA A (hasta 700 cm³. de cilindrada)	
1º Scaramella, Rogelio	15,5
2º Bornancini, Benjamín H.	12
3º Gallo, Juan Carlos	9
4º Ferrea, Carlos	8
5º Chinni, Osvaldo	3,5
CATEGORIA B (701 a 850 cm³. de cilindrada)	
1º Copello, Eduardo	21
2º Ruesch, Carlos	12
3º García, Juan Pedro	9
4º Zanini, Enrique	6
5º Rodríguez, Armando	4
CATEGORIA C (851 a 1150 cm³. de cilindrada)	
1º Gradassi, Héctor	9
2º Visintini, Rosmualdo	6
3º Riva, Tullio	3,5
4º Boschi, Edgardo	3
5º Morás, Héctor	2
CATEGORIA D (1151 a 1600 cm³. de cilindrada)	
1º Reutemann, Carlos A.	12
2º Estéfano, Nasif	9
2º Franco, Oscar	9
4º Pascualini, Carlos	7
5º Galluzzi, Miguel Angel	6

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





APAT - PREMIO SUPERMOVIL

Circuito Nº 2 - Autodromo de Buenos Aires 24/IV/66

CLASIFICACION GENERAL

CATEGORIA A

Pos.	Nº	CONDUCTOR	MARCA	TIEMPO	
1º	18	Ferrea, Carlos	De Carlo	34m 40s 9	15v
2º	13	"Klear"	De Carlo	34m 50s 9	15v
3º	19	"Brumel"	De Carlo	34m 59s 9	15v
4º	2	Chinni, Osvaldo	N. S. U.	35m 17s 3	15v
5º	7	Scaramella, Rogelio	De Carlo	35m 29s 2	15v
6º	17	del Federico, Pablo	De Carlo	35m 50s	15v
7º	3	Font, Gabriel	N. S. U.	35m 55s 9	15v
8º	4	Repetto, Carlos A.	N. S. U.	36m 16s 1	15v
9º	6	Verbisky, Raúl E.	De Carlo	34m 41s 2	14v
10º	15	Suárez, Osvaldo	De Carlo	34m 43s 3	14v
11º	14	"Perry Mason"	De Carlo	27m 28s 2	11v
12º	5	Heritier, Alberto E.	N. S. U.	28m 20s	11v

Abandonaron: 8, José López, De Carlo, en la segunda vuelta; 9, Juan Santoro, De Carlo, en la quinta vuelta; 10, Juan Carlos Gallo, De Carlo, en la sexta vuelta y 11, Mario Cámera, De Carlo, en la quinta vuelta.
Promedio del ganador: 101,526 km/h.
Record de vuelta: "Klear" en la sexta: 2m 16s 3 a un promedio de 103,334 km/h.

CATEGORIA BC

1º	36	Copello, Eduardo	Renault 1093	21m 26s 9	10v
2º	37	Morás, Héctor	Renault R-8	21m 54s 8	10v
3º	33	Boschi, Edgardo	Austin-Cooper S	21m 55s 3	10v
4º	44	Riva, Tullio	Auto-Union	22m 03s 2	10v
5º	34	Fittipaldi, José A.	Auto-Union	22m 08s 7	10v
6º	40	Colla, Roberto	Renault 1093	22m 39s 2	10v
7º	39	Calcagno, Dovidio	Auto-Union	23m 08s 3	10v
8º	35	Ruesch, Carlos	Renault 1093	20m 30s 8	9v
9º	41	"El Suizo"	Renault 4L	22m 42s 4	9v
10º	32	Ballbé, Carlos A.	Austin-Cooper S	23m 40s 7	7v
11º	45	Cancellieri, Alberto	Auto-Union	5m 12s 9	2v
12º	31	Sancha, Pedro	Fiat-Abarth	21m 52s 7	1v

Promedio del ganador: 109,414 km/h.
Record de vuelta: Eduardo Copello en la séptima: 2m 05s 9, a un promedio de 111,910 km/h.

CATEGORIA D

1º	62	Rizutto Mujica, Jorge	Alfa Romeo Giulia	21m 50s 9	10v
2º	66	Boyadjian, Eduardo P.	Fiat 1500	21m 54s 9	10v
3º	72	Alberini, Hugo	Fiat 1500	21m 56s 2	10v
4º	63	Najurieta, Carlos	Fiat 1500	22m 00s 1	10v
5º	64	Andrea, Miguel	Fiat 1500	22m 00s 9	10v
6º	70	Rocco, Daniel	Fiat 1500	22m 45s 8	10v
7º	61	"Mingo"	Fiat 1500	22m 53s 2	10v
8º	73	Apkarian, Abby	Peugeot 403	17m 06s	7v
9º	60	Galluzzi, Miguel A.	Fiat 1500	4m 55s 1	1v

Promedio del ganador: 107,441 km/h.
Record de vuelta: Jorge Rizutto Mujica en la segunda: 2m 08s 1 a un promedio de 109,949 km/h.

FINAL CATEGORIA B-C-D

1º	36	Copello, Eduardo	Renault 1093	31m 45s 2	15v
2º	62	Rizutto Mujica, Jorge	Alfa Romeo Giulia	31m 48s 2	15v
3º	33	Boschi, Edgardo	Austin-Cooper S	32m 21s 3	15v
4º	64	Andrea, Miguel	Fiat 1500	32m 23s 9	15v
5º	66	Boyadjian, Eduardo P.	Fiat 1500	32m 36s 2	15v
6º	63	Najurieta, Carlos	Fiat 1500	32m 41s 9	15v
7º	37	Morás, Héctor	Renault R-8	32m 46s 1	15v
8º	34	Fittipaldi, José A.	Auto-Union	33m 47s 2	15v
9º	70	Rocco, Daniel	Fiat 1500	33m 49s 8	15v
10º	61	"Mingo"	Fiat 1500	33m 52s 6	15v
11º	44	Riva, Tullio	Auto-Union	30m 48s 1	14v
12º	73	Apkarian, Abby	Peugeot 403	31m 48s 1	14v
13º	32	Ballbé, Carlos A.	Austin-Cooper S	33m 19s	14v
14º	41	"El Suizo"	Renault 4L	32m 16s 1	13v

Promedio del ganador: 110,785 km/h.
Record de vuelta: Eduardo Copello en la décima: 2m 06s a un promedio de 111,785 km/h.

Abandonaron: 60, Miguel A. Galluzzi, Fiat 1500, en la cuarta vuelta; 40, Roberto Colla, Renault 1093; 45, Alberto Cancellieri, Auto-Union, en la sexta vuelta; 72, Hugo Alberini, Fiat 1500, en la octava vuelta y 39, Dovidio Calcagno, Auto-Union, en la décima vuelta.



CIRCUITO Nº 2 INTERNACIONAL
3.912.36 m



La largada tipo Indianápolis fue una variante que dio más interés a la prueba, aunque algunos se quejaron porque calentaban la marcha lenta.



Categoría A. El 18 de Ferrea inicia una carrera que habría de ganar de punta a punta sin fallas.



Categoría B-C. El R.8 trata de disputar los primeros metros a Copello. El esfuerzo fue inútil.



Categoría D. Galluzzi, Mujica y Alberini largan en primera línea. El triunfo fue fácil para el Alfa.

PATIO DE BOXES

Alberto Gómez: Ando muy bien después del accidente y estoy dispuesto a volver a la actividad cuando me quiten el yeso del pie izquierdo. Ahora estoy dedicado a la preparación de un Peugeot 404 TC, que correrá mi socio, Enzo Tasco, más conocido por "Postman" y que ganara dos veces el Gran Premio en pareja con Danilo Constanzi en Lancia. El auto marcha muy bien y pienso que tendremos muy buenas posibilidades el sábado próximo en nuestro debut en la competencia del autódromo. La trompa y la cola están modificadas para lograr una mejor aerodinamia. El motor lo llevamos a 1750 cm^3 y nos rinde 130 CV contra 105 del Turismo Anexo J; es alimentado por dos Weber doble cuerpo 45 DCOE. Tiene frenos a disco en las cuatro ruedas. En cuanto a mi futura actividad en la categoría Turismo lo seguiré haciendo con el Peugeot 404, aunque ya he tirado algunas líneas a Gran Bretaña para traer un Lotus-Cortina.

Chinni. La bronca viene de la carrera de la AAAS en la que ellos me denunciaron, pero todo se va resolviendo favorablemente. Ahora cuando iba delante de "Klear" en el curvón éste se metió por adentro pisando la tierra y me tiró el auto encima para poder pisar sobre firme. Yo ya hice la denuncia al Comisario Deportivo para que lo descalifiquen por criminal.

"Klear": Lo que pasa es que vos sólo ganás con perro adentro. Cuando lo corría Galluzzi le saqué una vuelta.

Chinni: Andá, criminal. A vos no tendrían que dejarte correr. Te defendés porque todos te vieron hacer la macana.

Andrea: "El auto anda muy bien. El año pasado fui a los Estados Unidos y me traje árbol de levas, resortes, válvulas, varillas y balancines Iskkenderian. Poggi me lo armó. El dice que anda sin problemas hasta las 7.500 revoluciones, aunque yo no lo pasó de las 7200, por las dudas. (Se refiere a las vueltas en indirecta). Ayer en las pruebas de clasificación tenía la caja rota, pero logré un buen séptimo tiempo. Siempre usé neumáticos Michelin, pero hoy por primera vez corrí con Good Year; ambas son muy blandas y me pasaré ahora a la Dunlop. Todavía me falta foguearme, solamente hace un año que corro. Nací en Francia, aunque desde los tres años resido en la Capital. No tengo tiempo para entrenarme durante la semana, pues no me lo permite el trabajo; venir un sábado al autódromo es una locura; uno encuentra cualquier cosa dentro de la pista.

Alberini y "Segundo Sombra": Todavía no se ha concretado, pero es muy probable la participación del equipo Fiat (oficial de fábrica), para el Gran Premio. Por ahora correremos en equipo con automóviles preparados por Domínguez (Alvear todavía no se decidió). Rodríguez Canedo, Arana, Alberini y "Segundo Sombra" integrarán el equipo. Para lo otro habrá que esperar dos meses por lo menos.

Graziano (ex acompañante de Norberto Palagani): Estoy enojadísimo. No llegó el telegrama que envié para inscribirme. Ahora ya estamos en tratativas para la compra de un Fiat 1500.

Reuteman: Hoy no corro. El auto está dormido. Tengo problemas de resorte. En los 500 kilómetros que eran mi segunda carrera en el autódromo, andaba dos segundos menos por vuelta. El domingo, en Carlos Paz, tardé dos minutos más que el año pasado para recorrer el circuito (en esa oportunidad también resultó ganador en la competencia que señalaba prácticamente su debut en el automovilismo). Hay que desarmarlo todo y empezar de vuelta. ¡Buen trabajo tendrán en la Fiat Grossi!

"Segundo Sombra": Por ahora paré todo. Solamente tengo todos los fierros del F-100 listo para armarlo. El Falcon todavía no lo compré. Le voy a modificar la trompa y la cola, igual que el de Serra Lima. Tengo un trabajo bárbaro: ahora acepté la secretaría del club.

Galluzzi: No presto más el coche, ché. Nasif me lo dejó estropeado. Si no, hoy ganaba. Ya los tenía a Copello y Mujica cuando se me quedó sin presión de aceite. Y eso que largué último.

Morás: Me quieren deshacer el coche. La tienen conmigo. El otro día, en Carlos Paz, dos porrazos. Hoy, en plena curva de Ascari, a 145 km/h, Tullio Riva me pegó un autazo y me tiró al medio del pasto. ¡Están locos!

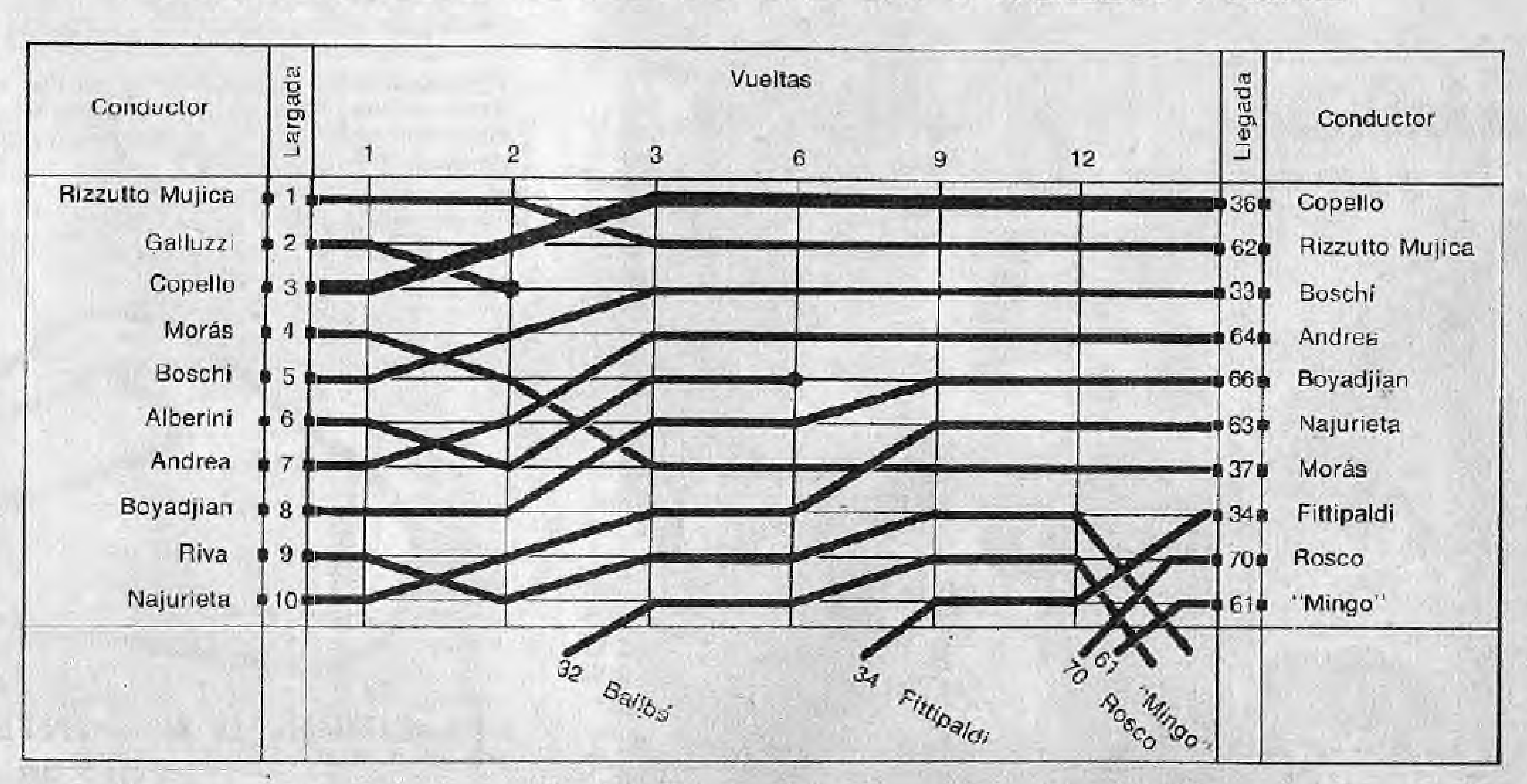
Najurieta: Uno le pierde la mano. Ahora hay que empezar todo de nuevo. El motor me lo está preparando Maldonado. Estamos en la etapa experimental. El motor, por ahora, me tira las 5800 revoluciones, sin problemas.

Mayorga: Lobos (8 de mayo) y la del autódromo de la AAAS corro con el Fiat Sergi. En la Vuelta del Noroeste me voy con la Giulia.

Cancellieri: Al Turismo me voy a dedicar muy espaciadamente. Mi principal actividad es construir los Mecánica Nacional Fórmula Dos en serie. La primera unidad la correrá quien trabaja conmigo en la construcción del automóvil: Tito Galanti.

Boschi: Todavía tenemos líos con aquel choque de Gómez y Pedelaborde. Dubourg todos los días tiene que revisar expedientes. Algunos de los heridos (sólo levemente) reclaman por daños y perjuicios por medio millón. Uno se tiene que estar peleando con todos: ACIR, la Policía, la AAAS. ¡Y eso que había seguro del espectador!

DESARROLLO GRAFICO DE LA PRUEBA FINAL



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

de los tubos de escape, cuya longitud apropiada fue calculada en base a la experiencia obtenida por la fábrica Matchless (una de las pioneras en los estudios de escapes resonantes).

El árbol de levas fue hecho por Kissling en acero al cromo-níquel.

Las válvulas fueron agrandadas a 38 mm (admisión) manteniéndose el diámetro de las de escape y los pistones fueron reemplazados por otros de alta compresión.

Se quitó el Dynastart, la turbina de ventilación y el serpentín de aceite, haciéndose una plaqueta portaplatinos especial y colocándose un pequeño radiador de aceite, el que va ubicado en la trompa del coche.

La caja de cambios empleada corresponde al modelo 600 con las siguientes modificaciones: 1ª, 2ª y 3ª velocidades más largas y remoción de la marcha atrás, habiéndose mantenido la relación piñón-corona standard, es decir, 7:38.

EL TEST

Con Jorge Kissling al volante, pudimos apreciar la excelente performance del minijunior en el autódromo porteño.

La prueba de aceleración fue ampliamente satisfactoria, ya que la distancia 0-400 m (¼ de milla) la descontó en el excelente tiempo de 16 seg. (como dato ilustrativo: el Mercedes Benz 230 SL tardó para la misma distancia 17 seg., según test realizado por una revista especializada norteamericana).

En esta prueba se notaba claramente la "largueza" de la 1ª velocidad, cosa que hace que el coche se quede un poco en los primeros metros del pique.

Lo realmente extraordinario fueron las marcas logradas en el circuito Nº 1 y en el Nº 5. La primera, 1'21"3, está a menos de dos segundos del record de Cupeiro con el Chevy II (recordar la diferencia de cilindradas), y la segunda superó extraoficialmente el record del circuito: 1'9" (no obstante calzar rodado trasero grande, 5.20 x 13, lo que lo hacía estar un poco largo para ese circuito).

Magnífico también el registro de la prueba 100 m - Horquilla - 100 m, reveladora de la capacidad de frenaje, viraje y aceleración de la máquina testeada, los 13,5 seg probaron la brillantez de su comportamiento en este particular.

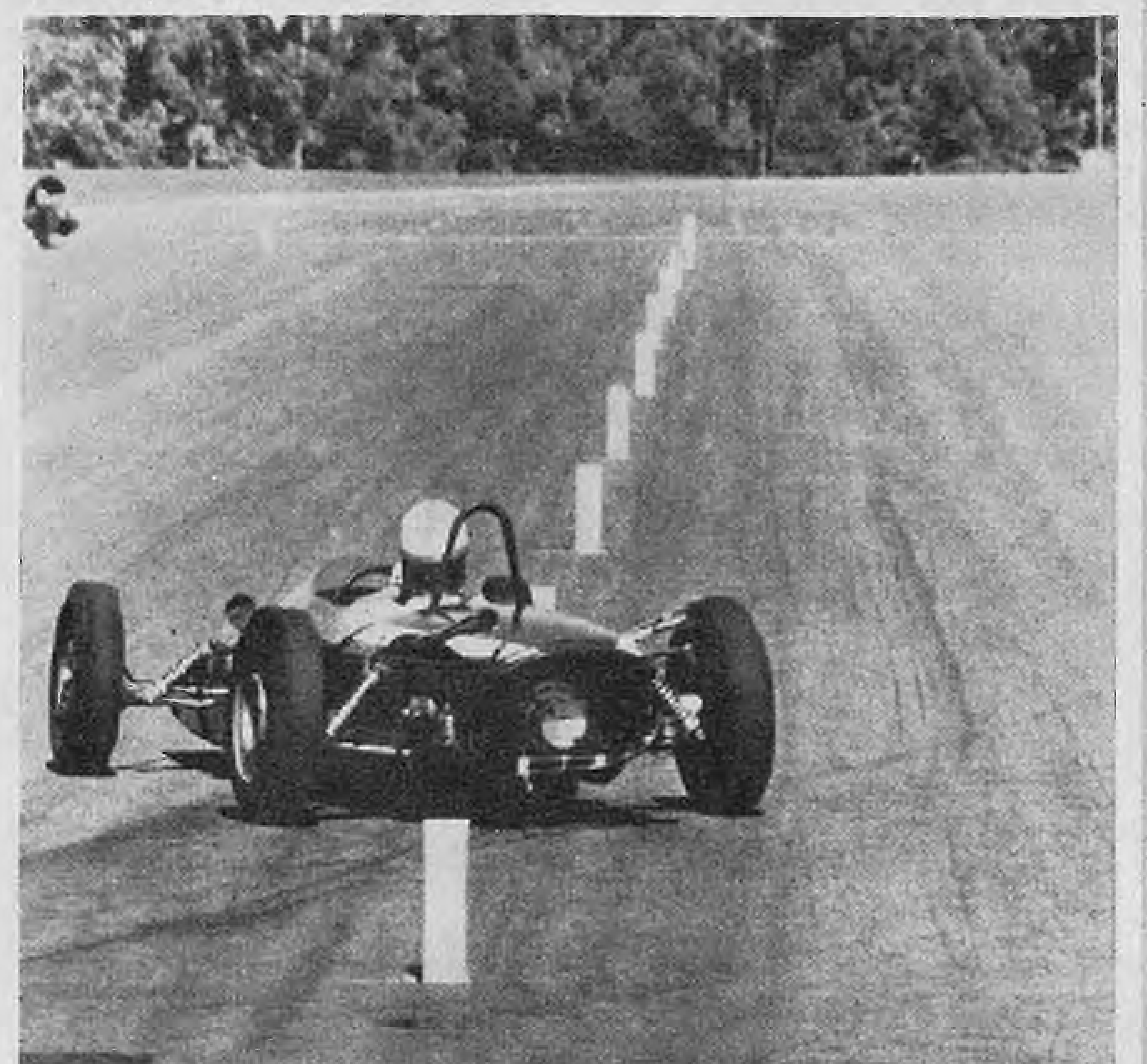
Durante las vueltas realizadas por Kissling al circuito Nº 1 pudimos apreciar la correcta "tenuta di strada" en el curvón (el coche, según Kissling, tiene dirección prácticamente neutra con una pequeñísima tendencia al sobreviraje). En este circuito, Kissling entraba al curvón después de haber cortado acelerador a unos 70 m del viraje, encaraba éste acelerando y salía a unas 6000 rpm, así llegaba a la curva de Ascari casi a pleno, levantando luego toda la velocidad en la recta (7200 rpm) para frenar frente al cartel de 100 m antes de la horquilla. La horquilla la recorría en 2ª velocidad, y unos 70 m después colocaba la 3ª, que mantenía hasta la curva de empalme con la recta de los boxes, donde finalmente enganchaba la 4ª.

En el circuito Nº 5 el minijunior de Kissling hizo todo el tramo mixto hasta la bajada del "tobogán" en 3ª (recordar que estaba largo de multiplicación por las gomas traseras) virando la horquilla en 2ª. La 3ª la mantenía luego hasta terminar los boxes (recta principal) para frenar 70 m antes de encarar la curva de empalme con el mixto.

Con rodado trasero más pequeño (5.20 x 12) o una 4ª más corta (1:1 contra los 0,84:1 actuales) se podría conectar la 4ª antes de la línea de llegada, ganándose alguna fracción de segundo. Creemos que en esta situación, el excelente tiempo de 1'9" podría ser superado, ya que también una multiplicación más corta lo favorecería en el tramo mixto del circuito.

La velocidad máxima obtenida (km lanzado) cayó dentro de nuestras previsiones, ya que no obstante tener potencia suficiente, la aerodinámica del coche no es buena, ya que tanto la sección maestra como su coeficiente de penetración no son los mejores para el caso. No obstante, como las carreras de la especialidad se realizan sobre trazados no muy veloces, es un problema que no reviste carácter crítico.

Jorge Kissling recorriendo el trazado del slalom, la marca lograda fue aceptable.





SIMULADOR DE CARRERAS

¿Cómo se sentiría si se estrella con un coche de carrera a 190 km/h? El redactor del "Daily Express" David Benson nos explica: "Estaba en un Lotus 27 F.3 corriendo en el circuito de Brands Hatch a más de 190 km/h. La curva del Paddock se precipitaba hacia mí. Demasiado tarde me di cuenta de que estaba entrando muy rápido al viraje, el coche derrapó y se proyectó incontroladamente hacia el costado del circuito estrellándose contra el cerco protector".

"Si hubiera estado realmente corriendo podría haber resultado seriamente herido, pero el coche que yo estaba conduciendo ni siquiera se movió de su lugar.

Estaba en un simulador de coche de carrera, una especie de «entrenador estático» para los que quieren llegar a ser Jimmys Clarks."

Este dispositivo fue construido para la Motor Racing Stables, una escuela de pilotaje que funciona en Brands Hatch, Kent, Inglaterra. Fue exhibido en el último Salón del Coche de Carrera realizado en el Olympia de Londres.

Es uno de los dispositivos más realistas y excitantes que se haya construido hasta la fecha; el piloto "conduce" sobre una proyección cinematográfica del circuito que se hace sobre una pantalla. La cámara responde a todos los movimientos posibles: aceleradas, cambios de marcha, derrapajes en los virajes, etc. De esta manera los aspirantes a batir el récord de vuelta del circuito de Brands Hatch, pueden intentarlo con seguridad.

EL TACHITO MISTERIOSO

Tal cual como en la moda de los vestidos femeninos, la moda de las carrocerías cada vez deja más al descubierto, cada vez muestra más. Los cuasi-supersónicos monoplazas de carrera actuales son un ejemplo típico de lo que decimos.

Las más recientes teorías de la aerodinámica aplicada a los automóviles junto con la filosofía "simplicista" de los mismos han hecho que los monopostos de carrera muestren las intimidades de su parte posterior a las ávidas miradas de los aficionados. De esta manera los Brabham, los Lotus, etc., ya sean F.I; F.II o F.III, llevan sus cajas de velocidades directamente "al aire".

Los aficionados más observadores habrán observado en fotografías o personalmente que al lado de las cajas de velocidades se emplazan siempre unos "tachitos" (generalmente de material plástico) muy simiares a los recipientes de los lavavidrios.

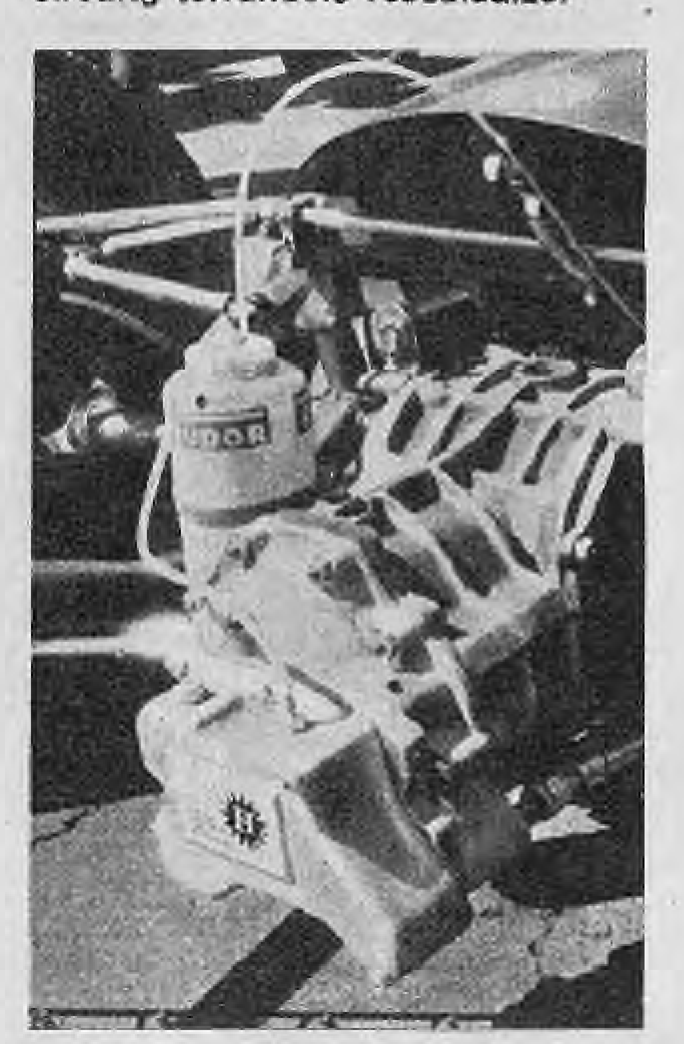
Esos misteriosos recipientes son depósitos recuperadores de aceite del cárter de los motores y/o rebosaderos de la caja de velocidades.

Tal dispositivo es prescripto como obligatorio por el Código Deportivo Internacional, para las tres fórmulas internacionales de coches de carrera y su reglamento dice expresamente:

"Es obligatorio el montaje de un recipiente o de un dispositivo destinado a recuperar todo el aceite que pudiera salir del orificio de ventilación del cárter.

Este dispositivo deberá poder contener tres litros como mínimo para los coches de la fórmula I y de la fórmula libre que excedan la cilindrada de 2000 cm³, y como mínimo dos litros para los coches de fórmulas II y III y de fórmula libre cuya cilindrada sea menor o igual a 2000 cm³."

Tal disposición se ha tomado para evitar que los vapores aceitosos combinados casi siempre con gotas de aceite que puedan salir por la ventilación del cárter y/o caja de cambios, caigan al piso del circuito tornándolo resbaladizo.

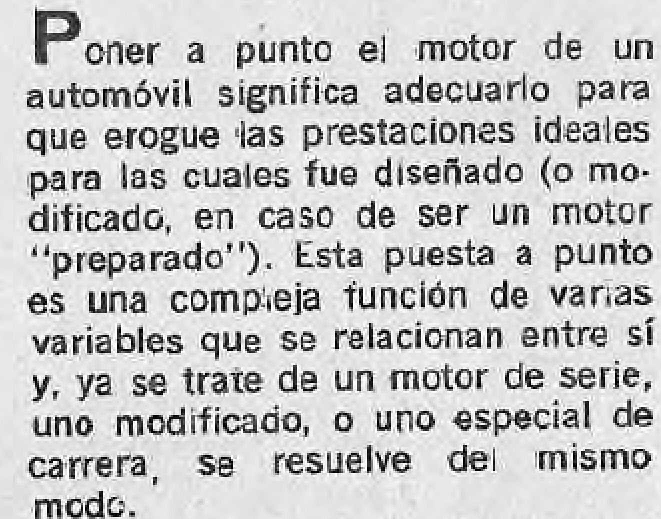


PREPARACION DEPORTIVA DE UN AUTOMOVIL

PUESTA A PUNTO

1ra parte: CARBURACION

Por GUILLERMO MARTIREZ



Poner a punto el motor de un automóvil significa adecuarlo para que erogue las prestaciones ideales para las cuales fue diseñado (o modificado, en caso de ser un motor "preparado"). Esta puesta a punto es una compleja función de varias variables que se relacionan entre sí y, ya se trate de un motor de serie, uno modificado, o uno especial de carrera, se resuelve del mismo modo.

En consecuencia, trataremos el tema de la puesta a punto de una manera general y sencilla, es decir, puesta a punto de motores "standard de serie". Los principios básicos de estas operaciones servirán —con las correspondietnes diferencias cuantitativas— para la puesta a punto de los motores "preparados" o eventualmente especiales de carrera. De todas maneras, cuando entremos específicamente en el tema de la modificación de los motores de serie, volveremos sobre el particular, pero esta vez nos detendremos sobre las correspondientes puestas a punto (carburadores doble cuerpo, múltiples, etc.).

Partiremos de la base de que el motor que pondremos a punto está en perfecto estado de conservación, con todos sus elementos funcionando perfectamente, por ejemplo: estado de los cilindros, pistones, sus huelgos relativos, juegos de los aros en sus correspondientes acanaladuras, el de las válvulas en sus guías, y el perfecto apoyo de las válvulas en sus asientos, etc.

La puesta a punto de los motores se lleva a cabo trabajando sobre tres de sus sistemas componentes: 1) Carburación (con su accesorio, el sistema de alimentación); 2) Encendido; 3) Compresión (válvulas, admisión, etc.).

Jugando con las posibilidades de estos tres sistemas podremos varias (dentro de ciartos límites la potencia erogada por el motor. En esta primera parte del tema "Puesta a punto" hablaremos de la correspondiente al sistema de carburación.

Comenzaremos por quien da de comer, es decir por el sistema de alimentación. El recorrido se debe iniciar en el tanque de combustible y en la tubería que lleva la nafta hacia el carburador. Se debe verificar el perfecto estado del tanque (ausencia de abolladuras que puedan dificultar "la pesca" de nafta por parte del chupador), y el correcto estado de la tubería (libre de obstrucciones y aplastamientos). Pasaremos a continuación a verificar la bomba de nafta —que puede

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El tubo emulsionador (flauta) y en su extremo el gicleur calibrador de aire. Lógicamente se ha removido la tapa del carburador.

En la foto se ve el gicleur de alta (Nº 90) pues se ha removido su tapa. Arriba está el de baja y en el extremo interior se ven los tornillos de tornillos de regulación de aceleración y marcha mínima (aire)

ser de dos tipos: mecánica o eléctrica—, es conveniente constatar el correcto suministro de nafta por parte de la bomba, para lo cual se desconecta la tubería de salida de la misma (hacia el carburador) y se hace funcionar el motor (funcionará en marcha mínima aproximadamente 2 minutos con la nafta que hay en el carburador).

La nafta bombeada se hace caer en un tacho, y la presión suministrada se puede apreciar tapando con un dedo la salida del combustible. Si la nafta sale (con una presión discreta del dedo sobre el orificio) la bomba funciona correctamente. Si se dispone de un manómetro, se conecta este aparato a la salida de la bomba, y se verifica la presión, que nunca debe ser inferior a 3 lbs/pulg.²

El funcionamiento deficiente de las bombas mecánicas se debe muchas veces al excesivo juego del perno donde pivota la leva, al desgaste de ésta, a la membrana gastada, o las valvulitas que no cierran bien (cuerpos extraños o falta de tensión de resortes). En las bombas eléctricas se debe verificar primero la llegada de suficiente corriente —con una lamparita del mismo voltaje del sistema eléctrico— y luego la presión de salida del combustible. En las bombas eléctricas la pérdida de potencia puede ser causada por los contactos eléctricos del electroimán (sucio o con distancia fuera de regulación).

Un carburador "a punto" debe entregar al motor una mezcla aire-nafta perfectamente dosificada y homogénea a cualquier velocidad de rotación del motor (una proporción aproximada en peso de 15 a 1) pero en la práctica es imposible conseguirlo; si se quiere economía, se debe acercar lo más posible la proporción a la teórica (hasta 22 a 1 la mezcla es combustible), pero si se quiere máxima potencia es preferible avecinarse a relaciones más "densas" (hasta 7 a 1 la mezcla es combustible, pero más abajo de 14 a 1, el enriquecimiento de mezcla hace caer la potencia).

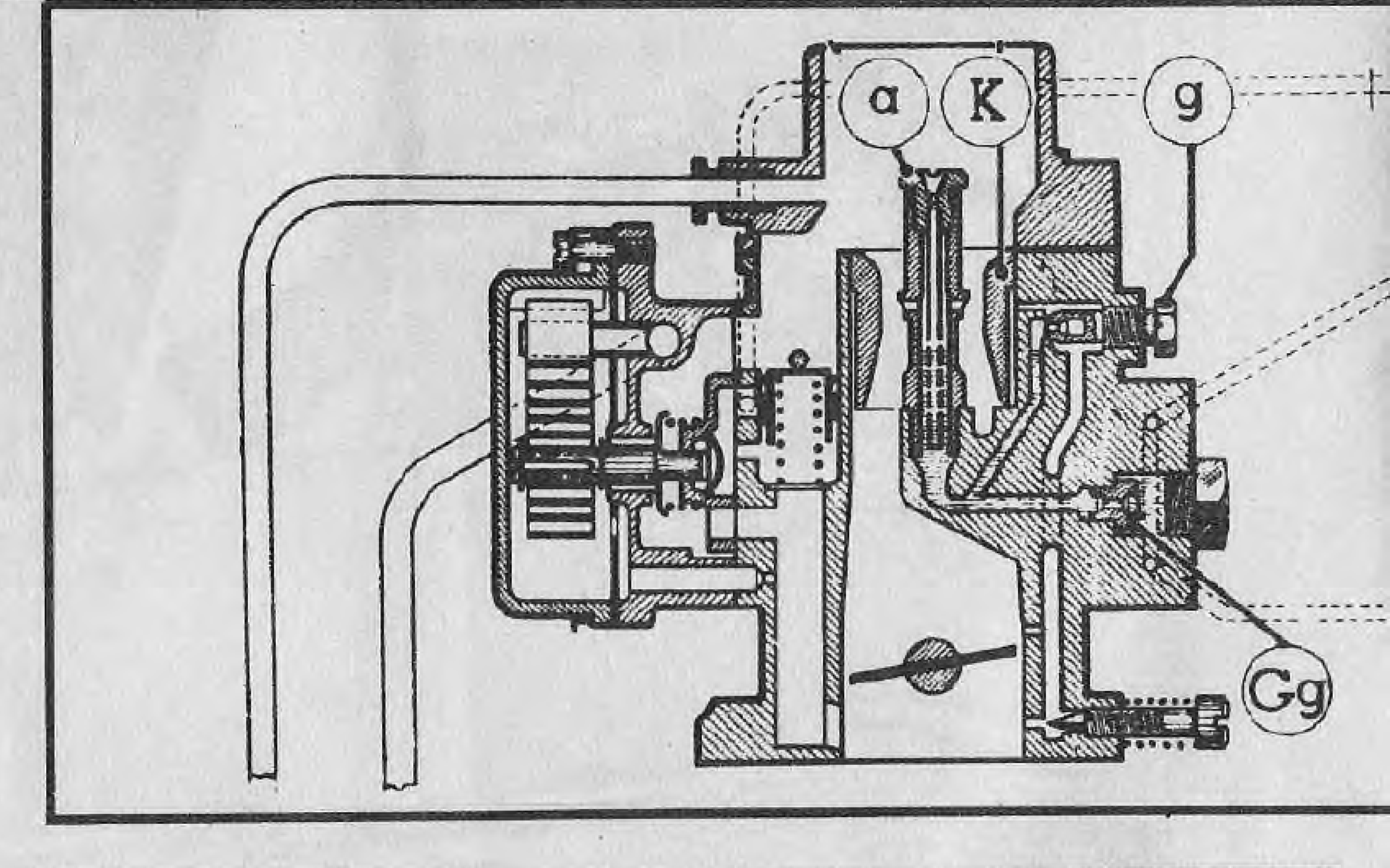
Este trabajo de balanceo de mezcla combustible, es el que se debe realizar para poner a punto la carburación.

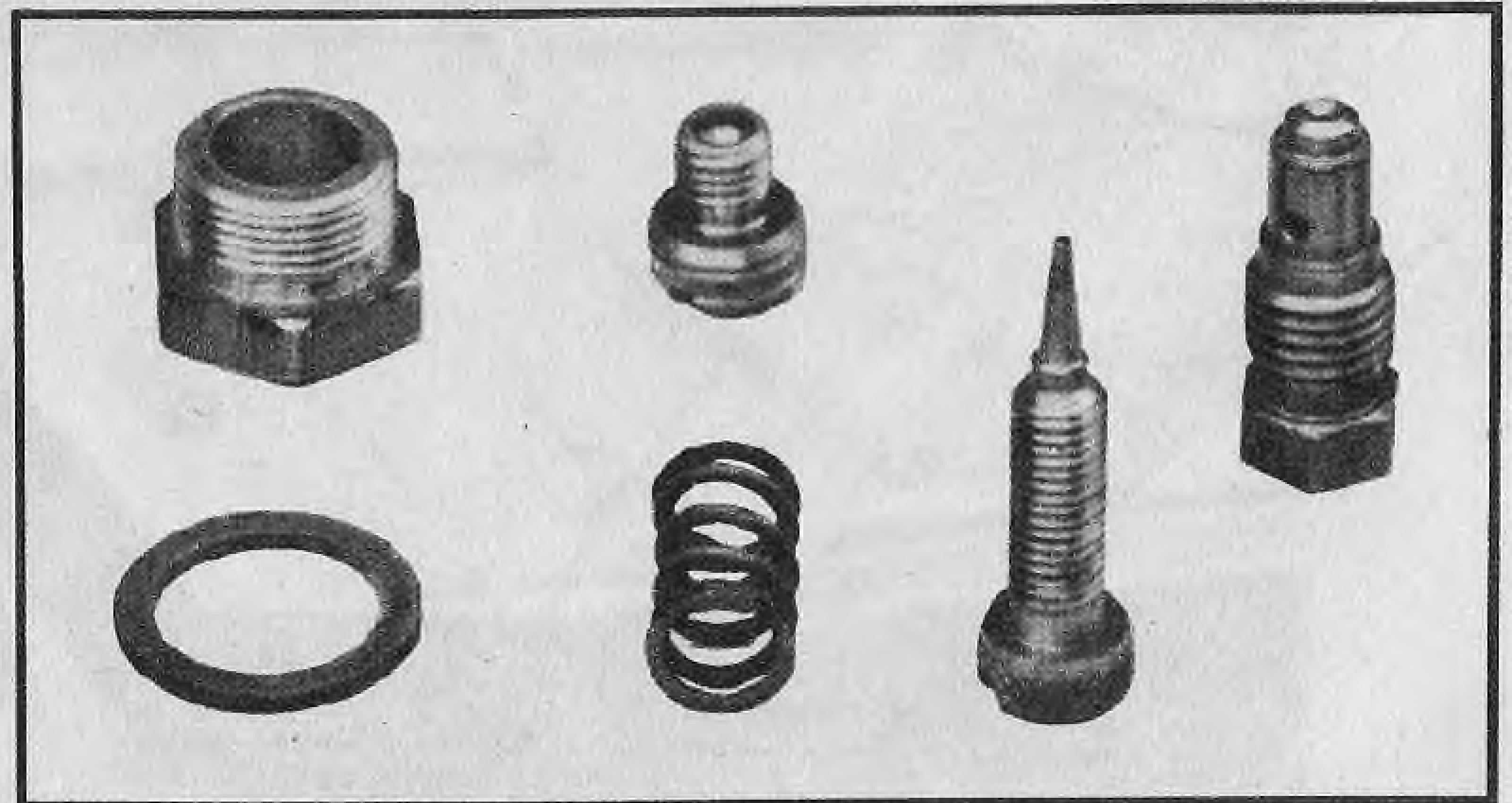
Si se dispone de un analizador de gases de escape, el trabajo puede realizarse "científicamente". Este aparato se conecta directamente a la salida del caño de escape del automóvil y en un tablero se lee si la mezcla es pobre, rica o normal. Su funcionamiento se basa en la conductividad térmica de los diferentes gases que componen el "gas de escape".

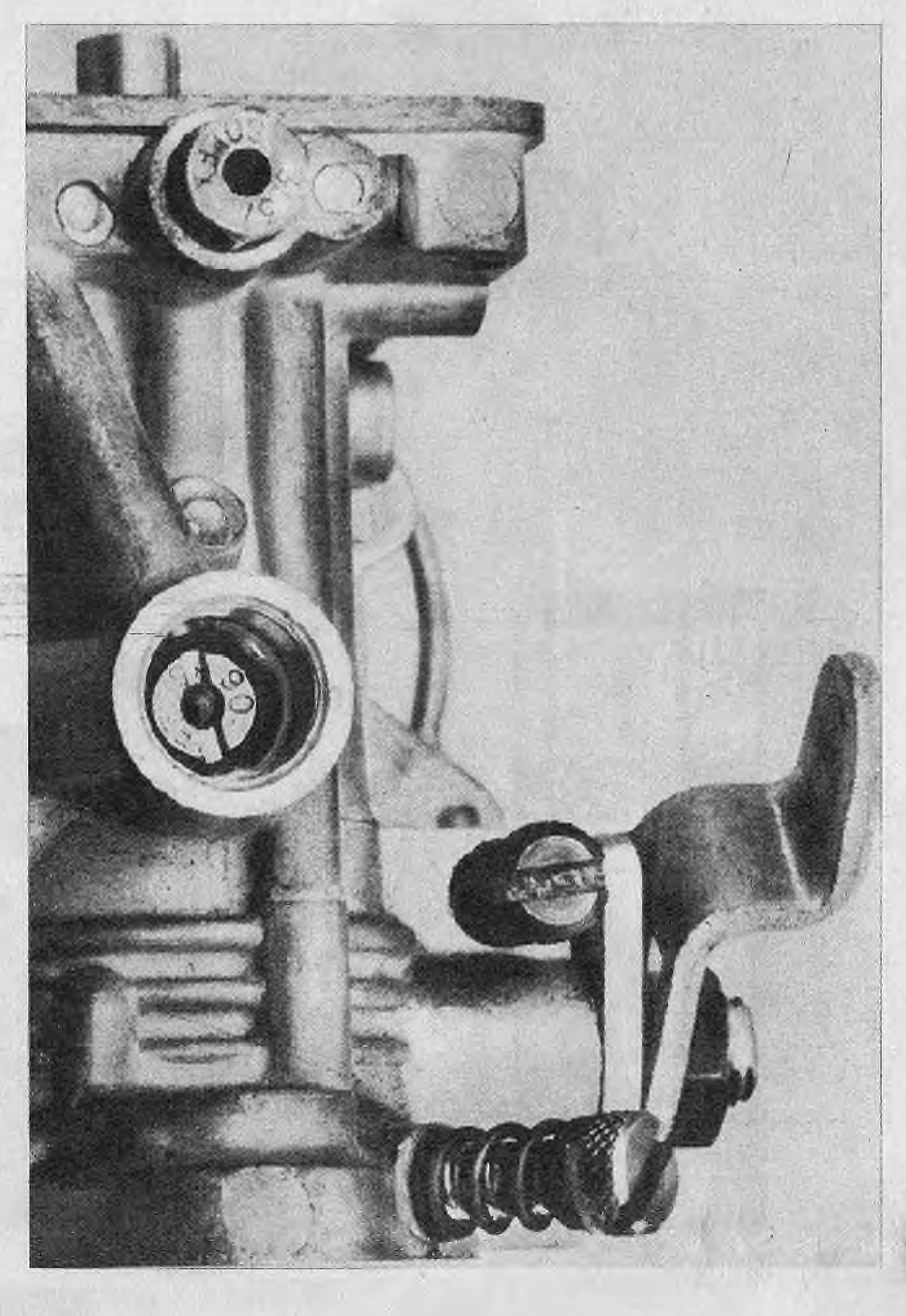
Es recomendable interpretar las lecturas de este instrumento en distintas circunstancias y promediar los resultados: 1) analizar los gases de escape a una velocidad de 45 km/h en directa, en una carretera a nivel. 2) En una aceleración gradual entre 25 y 30 km/h en directa, en una carretera a nivel. 3) En fuerte eceleración de unos cinco segundos de duración en cada una de las marchas. 4) Bajo carga en directa (trepando una cuesta); y 5) A velocidad de regulación con el coche parado (en punto muerto).

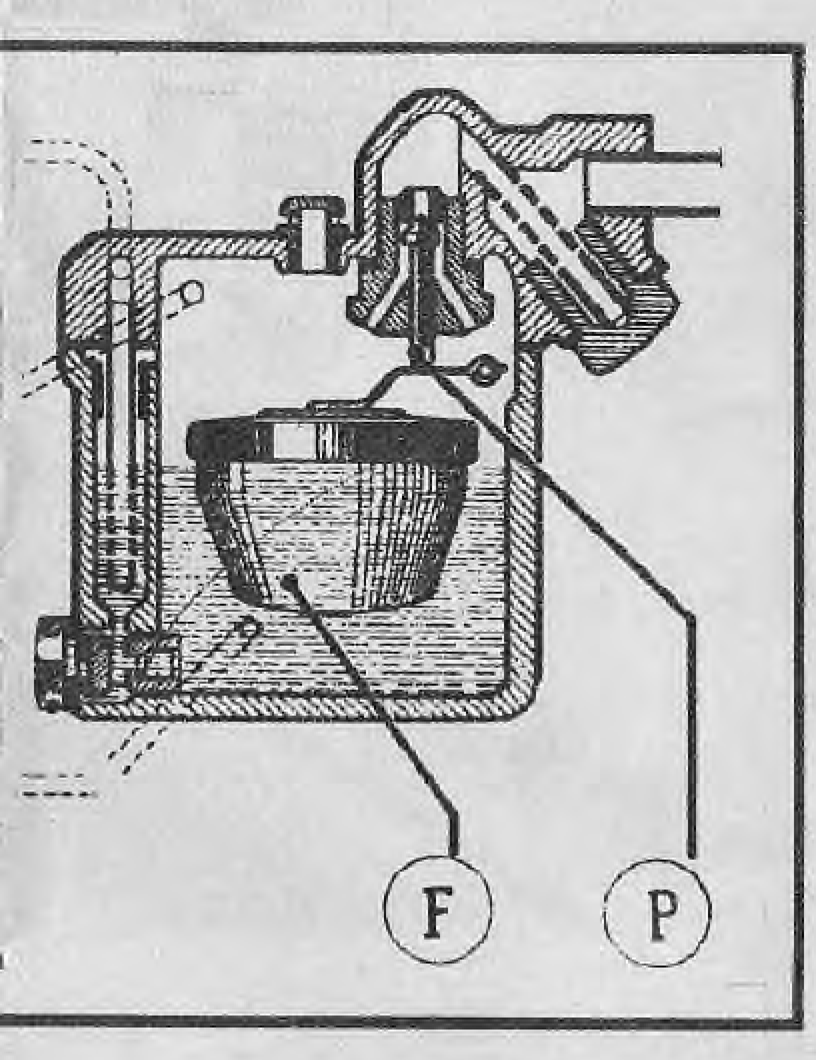
Una forma muy usual y muy efectiva de carburar es interpretar

Esquema de u' carburador Solex con cebador automático: a) gicleur calibrado de aire; k) tubo venturi o difusor; g) gicleur de baja; Gg) gicleur de alta; F) Flotante; P) Válvula aguja.









De izquierda a derecha: gicleur de alta con su tapa; gicleur de baja, y tornillo de regulación de marcha mínima.

el aspecto de las bujías. Primeramente se verifica que el coche tenga las bujías de graduación térmica correcta (indicadas por el fabricante) y con su luz entre electrodos apropiada.

Se hace funcionar el coche a velocidad máxima (previo haber alcanzado la temperatura de régimen indicada) durante unos 5 km, en una ruta a nivel; en esa circunstancia se corta el contacto y se coloca en punto muerto deteniendo inmediatamente el coche. Esta precaución se toma para que no se modifique el cuadro de combustión que presentan las bujías. Se quitan las mismas y se estudia su aspecto; si están recubiertas con una capa de negro humo o eventualmente húmeda de nafta, la mezcla es muy rica. Si el color es blanquecino o calcinado o si el aislante tiene pequeñas incrustaciones, la mezcla es pobre; la carburación correcta (mezcla apropiada) hace que las bujías presenten un color ocre o ladrillo.

No mencionamos otro tipo de aspecto —depósitos carbonosos, aceitosos, etc.— que son acusadores de "subida" de aceite o las cámaras de combustión porque hemos tomado como premisa que el estado "orgánico" del motor es perfecto, solo debemos revisar su "fisiología". El control de la carburación no es una tarea muy compleja, en general siempre se ha exagerado o se ha tratado de hacer una mística alrededor de la misma. Cuando se trata de poner a punto carburadores de doble cuerpo o varios carburadores para un mismo motor, la operación se hace más complicada, pero tratándose (como en general sucede en los autos de turismo comunes) de carburadores monocuerpo, el trabajo no tiene mayores dificultades.

Primeramente se debe verificar el sistema de "cebado" es decir de estrangulamiento del pasaje de aire; se debe constatar de que la mariposa superior (la inferior es la del acelerador) cuando el motor está bien caliente, esté totalmente abierto.

En los carburadores donde el sistema de cebado es automático a veces acumulaciones de suciedad hacen que éste se trabe en la posición de "cerrado".

Si la mariposa del cebador no puede abrir correctamente, se limpia bien toda la zona con nafta, y se acciona a mano el conjunto verificando si el resorte de retorno hace volver a la mariposa a su posición de "abierta", también hay que controlar que el comando manual del cebador (cable, etc.) actúe sin trabas y permita el retorno correcto de la mariposa.

Se pasa a continuación a controlar el nivel de nafta en la cuba. Este nivel es mantenido constante mediante el flotador que acciona la válvula de aguja. Para ello se remueve la tapa superior del carburador y se constata la distancia entre la parte superior del flotante y la tapa de la cuba (esta distancia viene precisada en el manual del carburador).

Si esta distancia es la prevista y no obstante la mezcla no es la deseada se puede variar el accionamiento de la válvula aguja por parte del flotador doblando con precaución la laminita de bronce que hace la palanca para dicho accionamiento (para elevar el nivel —más flujo de nafta— se debe acercar el flotador a la tapa de la cuba y viceversa).

Otro punto muy importante (tal vez el más importante) es el referente a los "gicleurs" (surtidores) y el tubo venturi (difusor).

En general los gicleurs son tres: el de baja, el de alta y el calibrador de aire. Si resultara imposible regular la marcha mínima accionando los clásicos tornillos de acelerador y de "aire", es probable que deba reemplazarse el gicleurs de baja.

Si se nota una mezcla muy pobre o muy rica (examen de las bujías) hay que cambiar el gicleur de alta remplazando por uno más chico o uno más grande según corresponda (para cada carburador viene prevista una gama de gicleurs cuyos orificios están calibrados en diámetros que difieren entre sí en valores del orden del centésimo de milímetro). Sobre la elección del glicleur de ata apropiado, hablaremos a continuación, pero previamente debemos decir algo sobre el difusor (tubo venturi).

Este elemento es el que reduciendo la sección el conducto principal del carburador (garganta) hace que durante el pasaje de aire caiga la presión, permitiendo la "chupada" de la nafta proveniente de la cuba y su vaporización. El valor del diámetro de la sección restringida del difusor, tiene una gran influencia en el rendimiento del motor, su elección apropiada se determina en el banco dianamométrico, pero no teniendo uno a disposición, se puede recurrir a un método empírico:

Se instala en el carburador un difusor cuyo diámetro de la sección restringida sea igual al diámetro de la garganta o conducto principal, multiplicado por 0,8.

Se ensaya mediante pruebas en el camino, el más pequeño difusor (diámetro restringido mínimo) que permita alcanzar al coche la velocidad máxima.

Ej.: Supongamos un carburador de 35 mm de garganta:
$35 \times 0{,}8 = 28$ mm (diámetro restringido del difusor)

Se instalan para probar, difusores cuyos diámetros (se sus correspondientes secciones restringidas) sean menores que 28 mm, quedándose con el más pequeño.

Volviendo al problema del gicleurs de alta, se puede aplicar una regla empírica que permita aproximar la elección del más apropiado; esta regla indica que debe aplicarse un gicleurs de alta cuyo diámetro sea igual a 5 veces el diámetro de la sección restringida del difusor, expresada en milímetros. **Ej.:** Si el carburador funciona correctamente con un difusor de 27 mm el gicleurs de alta deberá ser:

$$27 \times 5 = 135$$

Del mismo modo, el gicleurs calibrador de aire (que va instalado al tope del tubo emulsionador, vulgo "flauta") debe tener una medida igual a la del gicleur de alta más 60. En el ejemplo anterior sería: $135 + 60 = 195$.

Lógicamente después de la elección realizada mediante estos cálculos, se deberán realizar las consiguientes experiencias en rutas, y de acuerdo a sus resultados (mejores prestaciones) se determinan los gliceur que se deben colocar.

El tubo emulsionador (flauta) también tiene su importancia: algunos carburistas ensayan con él obturando uno o más de sus orificios, pero siempre apoyados en la experiencia.

INDICE DE LAS NOTAS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORD GETEPE

Diseñar la carrocería del nuevo Ford GT-P fué tarea poco común para una empresa norteamericana

Los dirigentes del departamento de Styling de la Ford Motor Company de los Estados Unidos piensan que el diseño y realización de la carrocería del nuevo Ford GT-P —vehículo destinado a intervenir en las competencias del trofeo internacional de Prototipos— es el trabajo más importante que hayan encarado los especialistas en la materia de todas las fábricas norteamericanas de automóviles.

Es posible que así sea. En realidad el exquisito diseño que requiere un automóvil de competición no es exactamente el tipo de trabajo a que están acostumbrados los técnicos de baguetas y los ingenieros en molduras. Más hete aquí que el señor Roy C. Lunn, director de Ingeniería de Avanzada de Ford, teniendo en cuenta que Styling había realizado los trabajos preliminares de los Ford GT-40, GT-44 y Mark II, encargó a esa división la realización del trabajo completo, en el caso del GTP.

En octubre de 1965 Lunn fue a ver a Bordinat, director de Styling, planteándole la necesidad de un sucesor del Mark II y encargándole la realización de un automóvil cuyo dibujo "idealizado" exhibió inmediatamente (foto 1). Los estilistas de la empresa debían encargarse no solamente de los detalles exteriores y de la mayor parte del diseño de sus interiores, sino también de los paneles interiores y exteriores, de bisagras especiales, cerrojos y demás componentes necesarios para integrar el diseño.

Bordinat asignó la tarea al Corporate Proyets Studio quien estableció dispositivos de seguridad excepcionales para guardar el secreto (foto 2). Los técnicos debieron trabajar en una habitación cerrada cuyas llaves eran cuidadosamente controladas.

Los dibujos no ofrecían detalles de las superficies pero incluían varias sugestiones en materia de chasis, incluyendo el piso, tanques de combustible, capot y tapa de motor y otras partes estructurales que podían ser construidas en chapa liviana de aluminio corrugado, del tipo que es común en la industria aeronáutica. Estos paneles consistían en una estructura de aluminio emparedada entre hojas, también de aluminio de 0,05 mm de espesor.

A mediados de octubre se completó el diseño de una mesa para una maqueta de tamaño natural y de un calibre especial para tener los 10 cm de luz mínima al suelo que exigen los reglamentos internacionales.

Tres días después de terminada la mesa de modelaje, ya la maqueta ofrecía las formas generales del vehículo (foto 3). A medida que el diseño progresaba, el modelo era constantemente controlado para asegurarse que cumpliera con las exigencias del Anexo J del reglamento de la CSI (foto 4).

La adopción de la forma exterior del vehículo debía solucionar varios problemas. Esta forma no solamente debía apretar el aire sobre su superficie superior para tener el automóvil sobre el piso, sino también mantener al mínimo la presión en el interior de los guardabarros, forzar la circulación del aire necesario para enfriar el motor y el comportamiento del motor, de ventilar la cabina y hasta desviar anticipadamente los insectos. Y se trataba en conjunto, de diseñar un vehículo liviano, fuerte y aerodinámico, capaz de viajar a 400 kilómetros por hora.

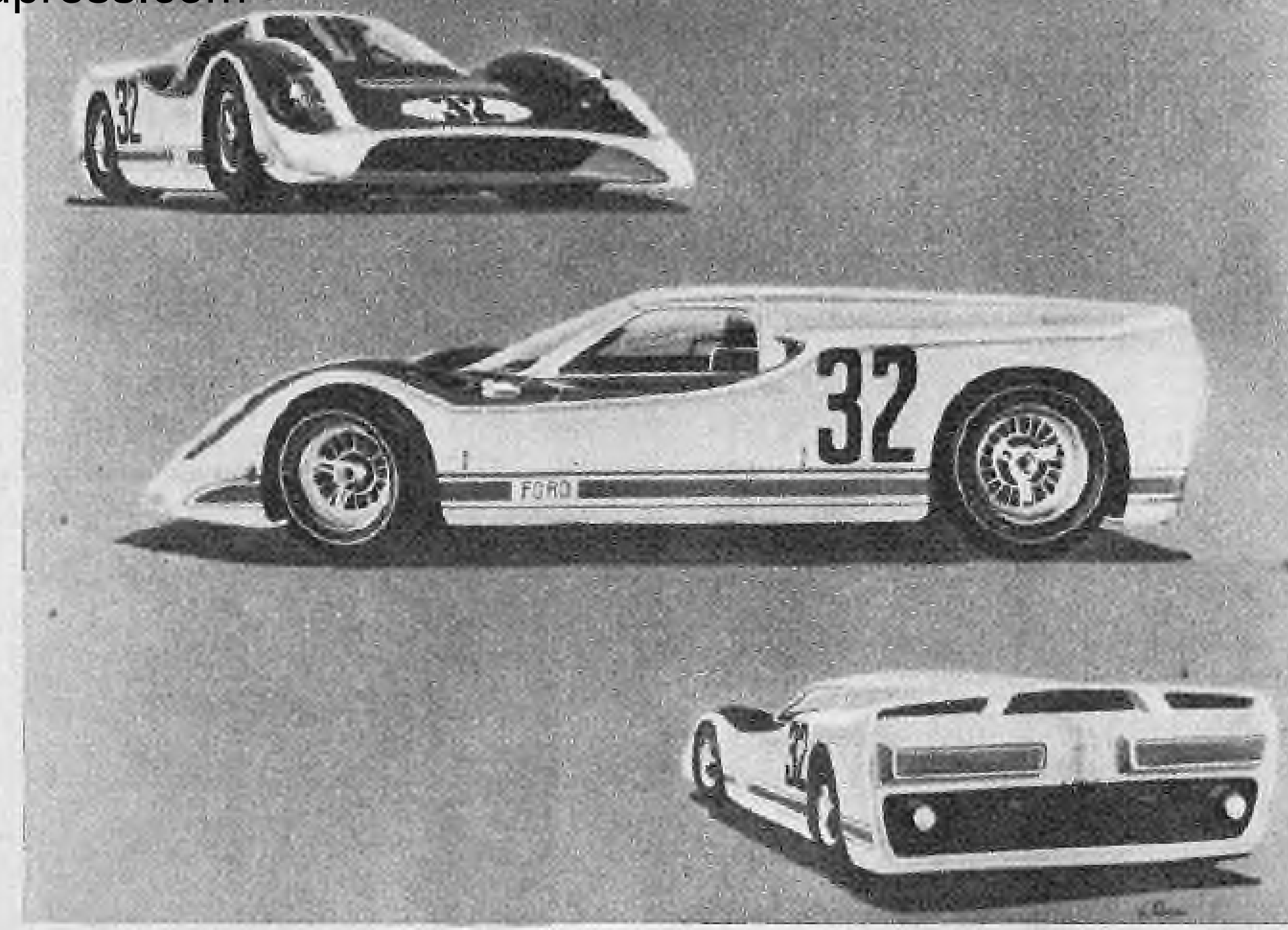
El 6 de diciembre el modelo de arcilla estaba lo suficientemente avanzado como para realizar los moldes de las áreas vitradas: el parabrisas y los vidrios laterales (foto 5). Estas piezas fueron encargadas a Corning Glass, empresa que realizó los moldes necesarios en una semana.

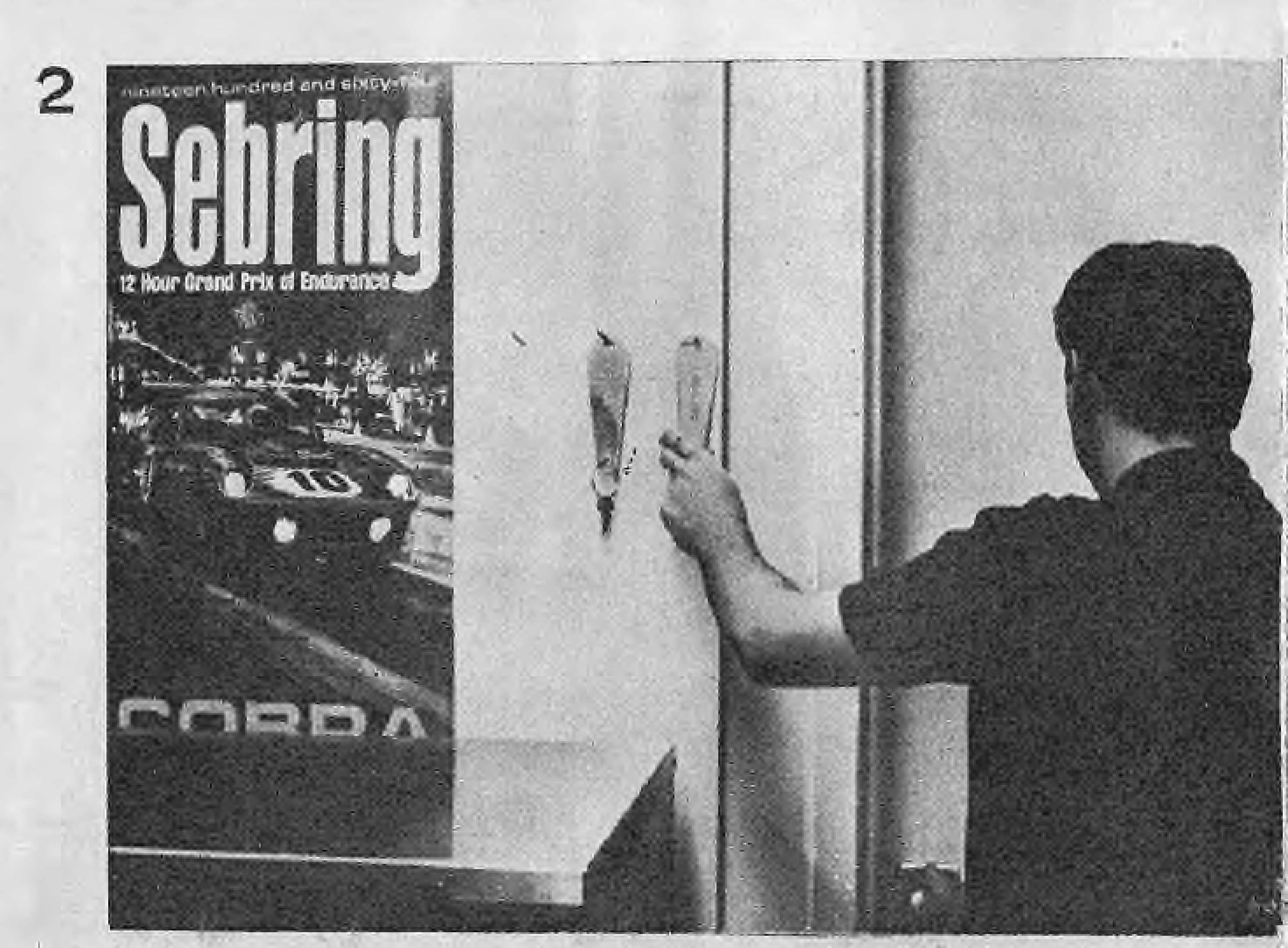
Aunque la maqueta no estaba del todo terminada, fue masillada y pintada para ser presentada en un banquete en el Stlying Center (foto 6) de donde fue devuelta poco después para continuar el trabajo.

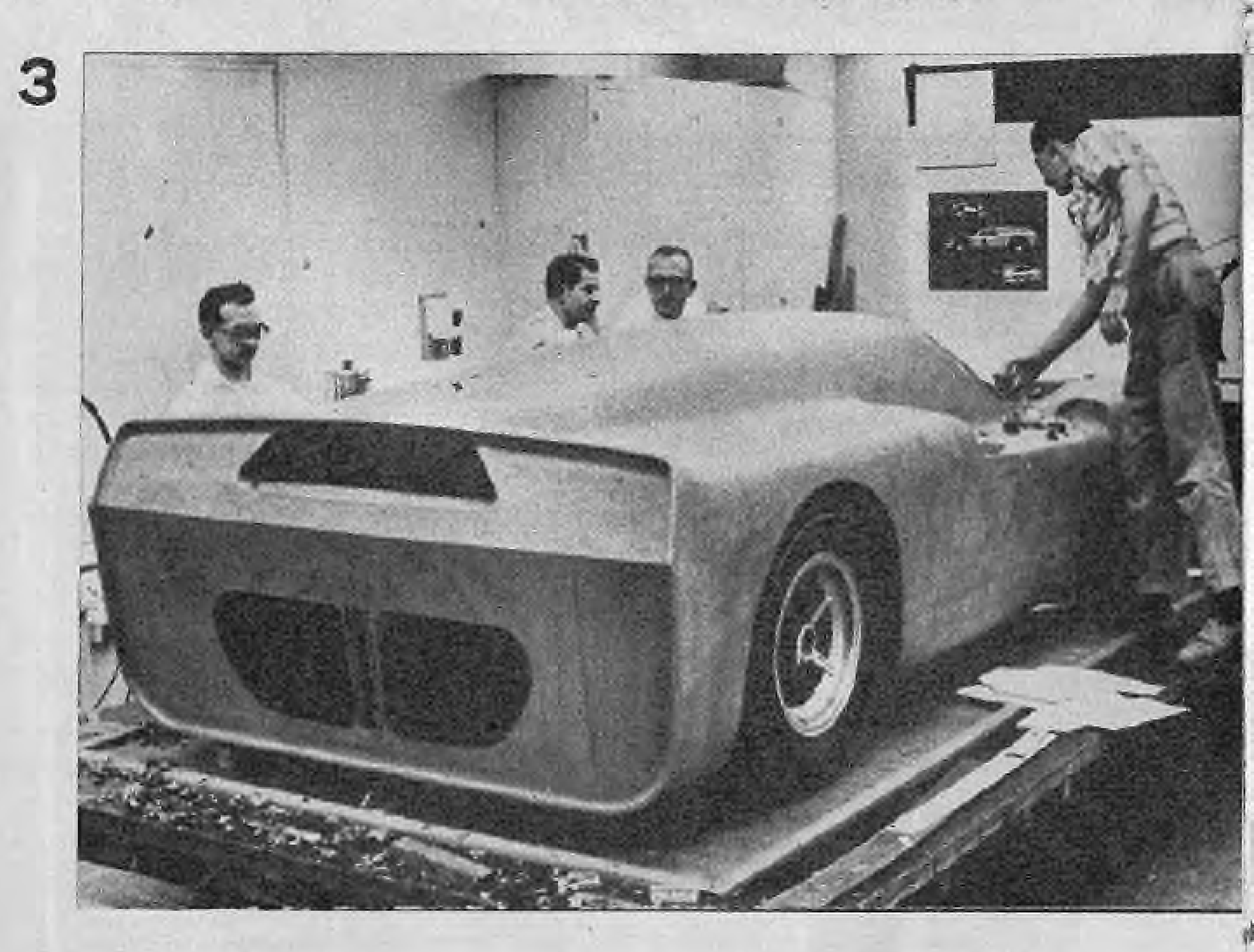
A principios de enero el ingeniero de Styling responsable del programa GT-P completó un dibujo en perspectiva (fotos 7 y 8) que habría de utilizarse como documento de referencia, para asegurarse que los diversos grupos de trabajo se estuviesen refiriendo a los mismos problemas.

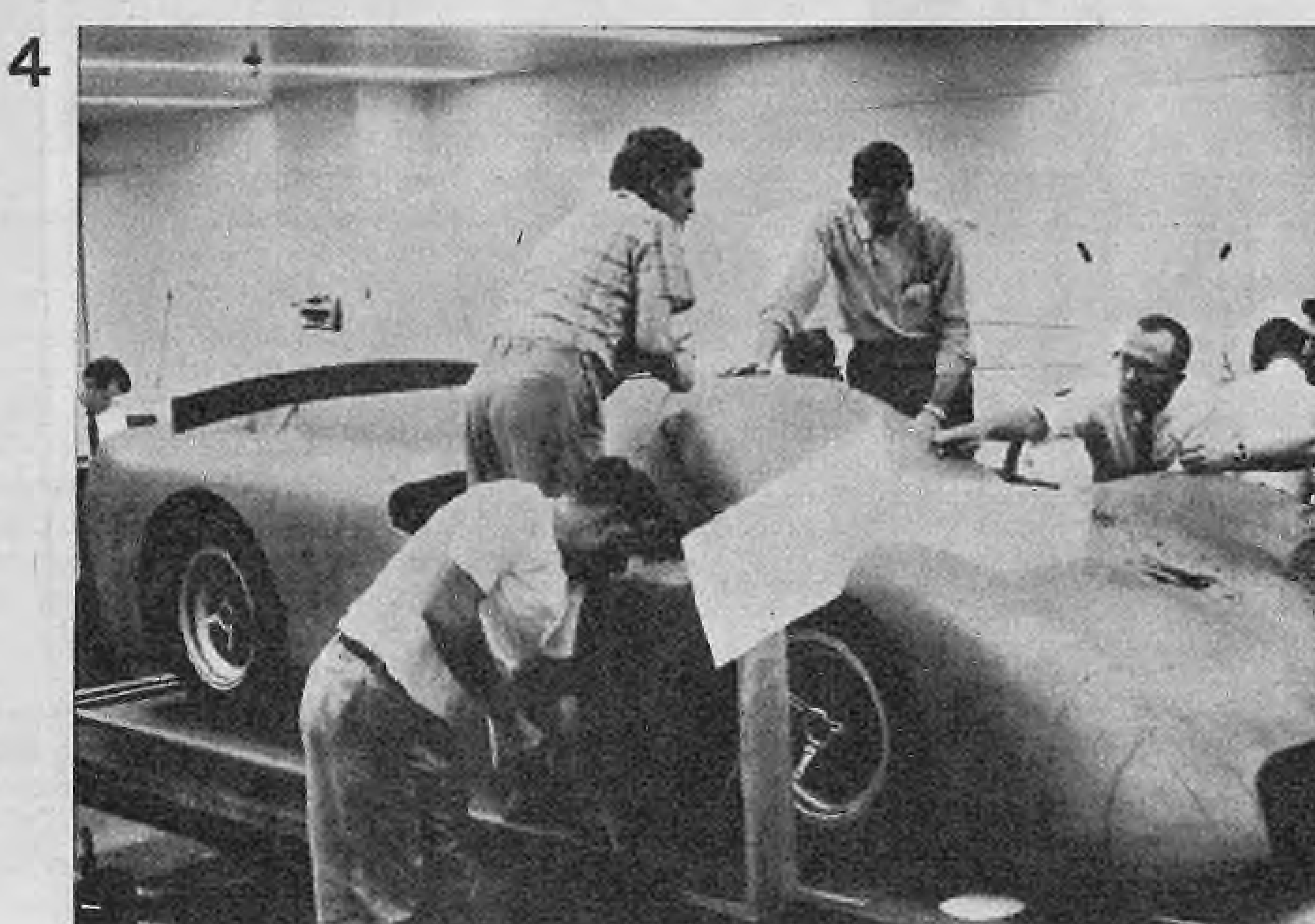
Trabajando en estrecha colaboración con Kar Kraft Inc., quienes serían los responsables de la cons-

→

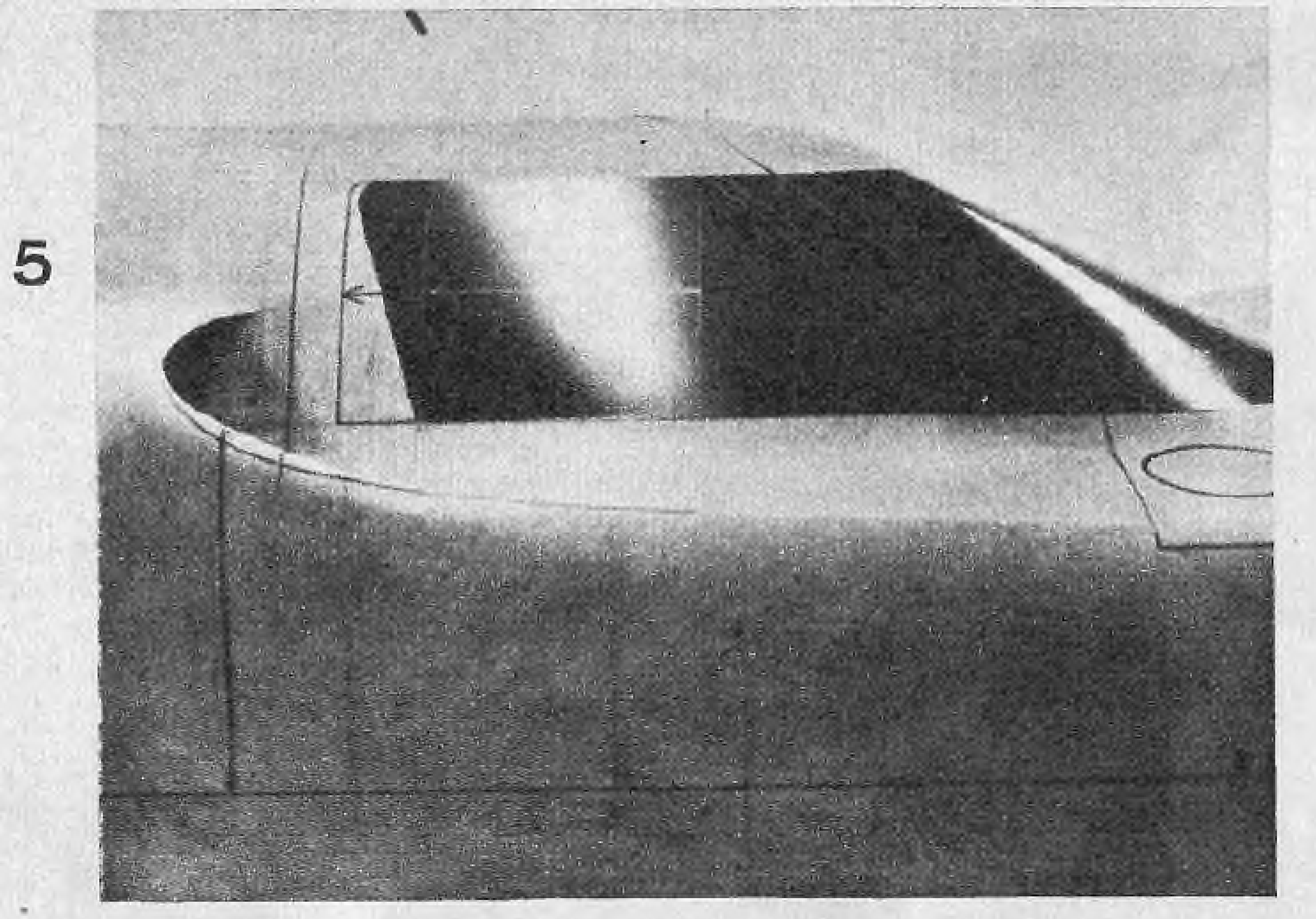
1


2


3


4


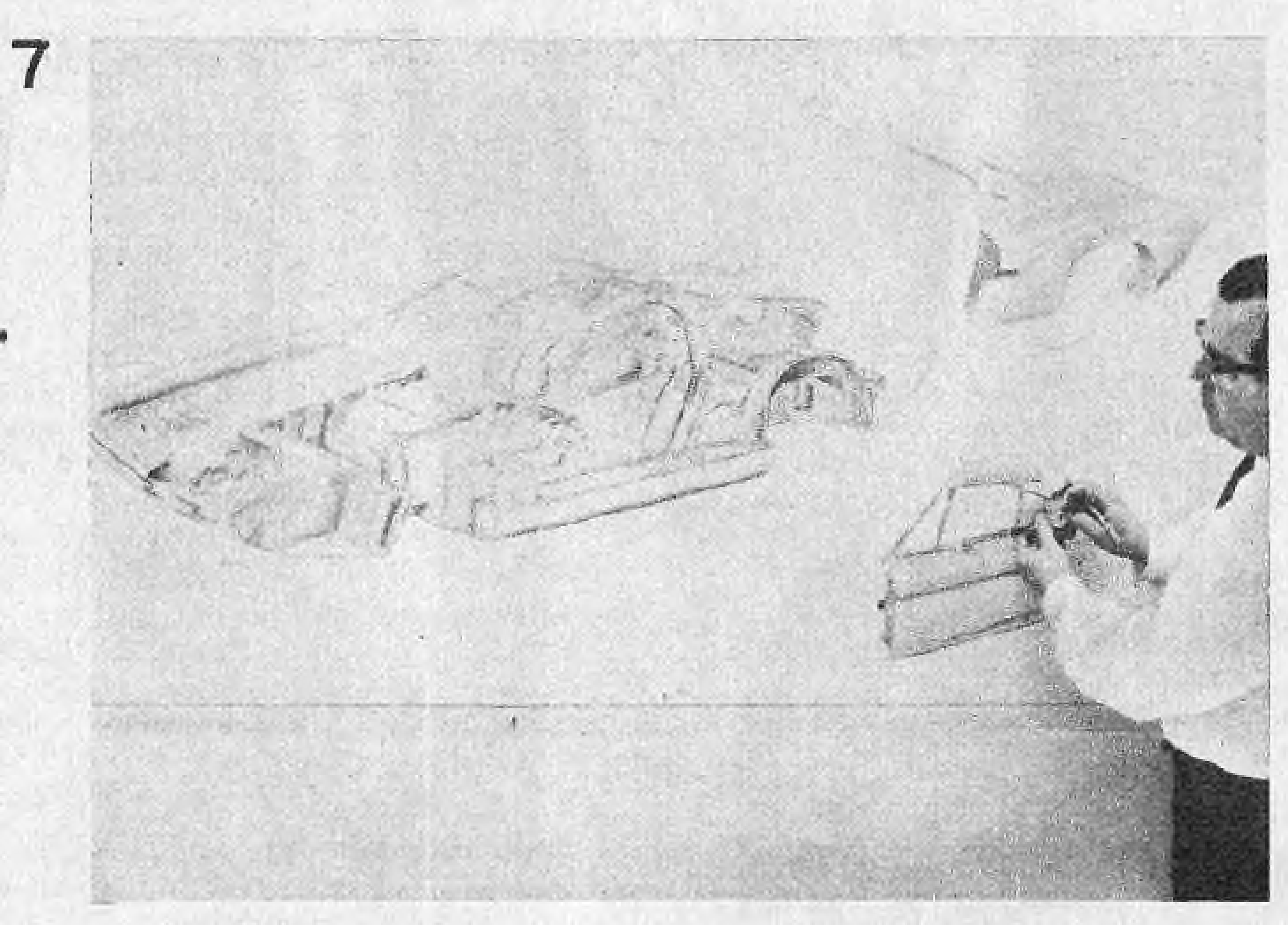
5



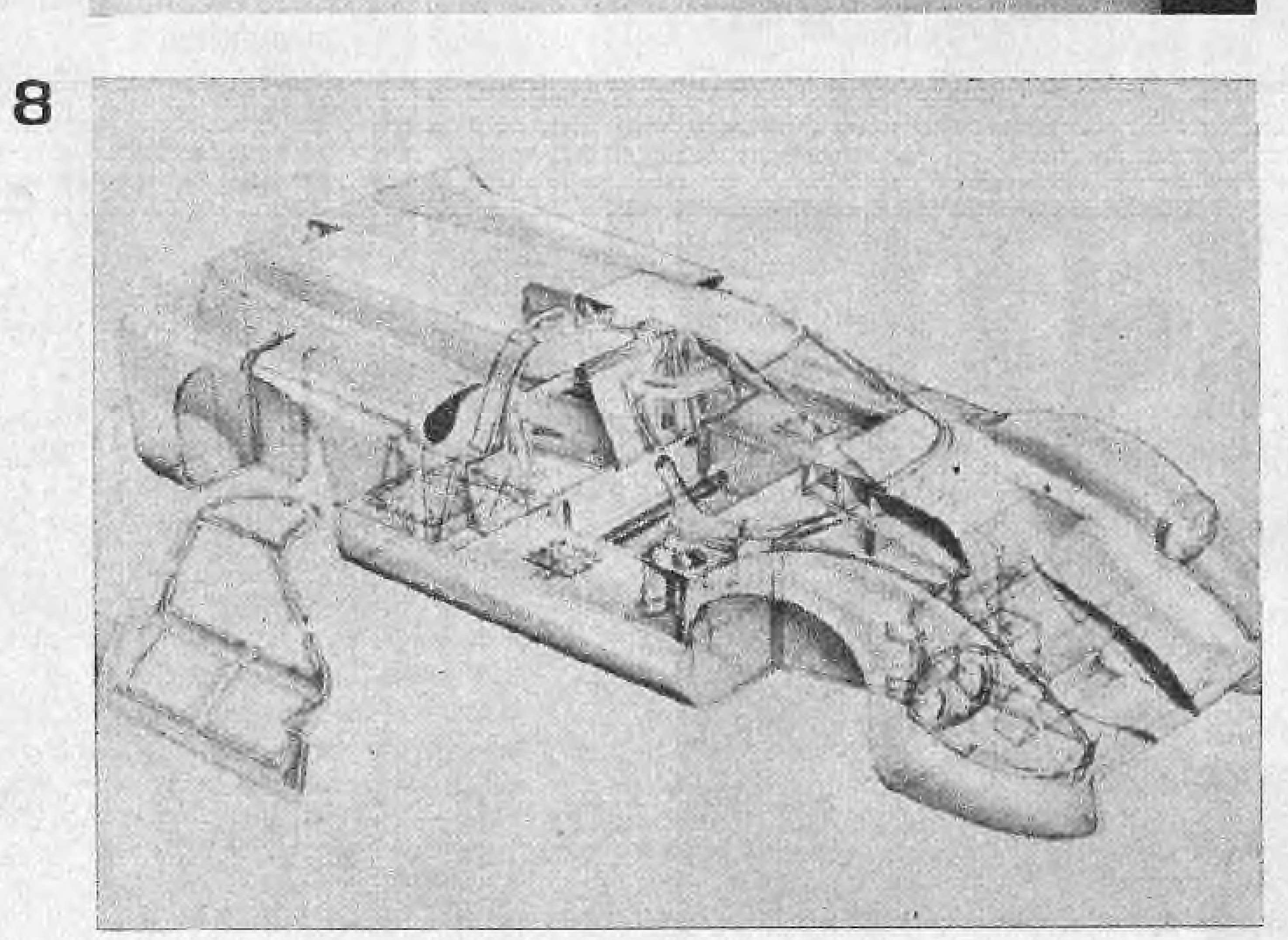
6



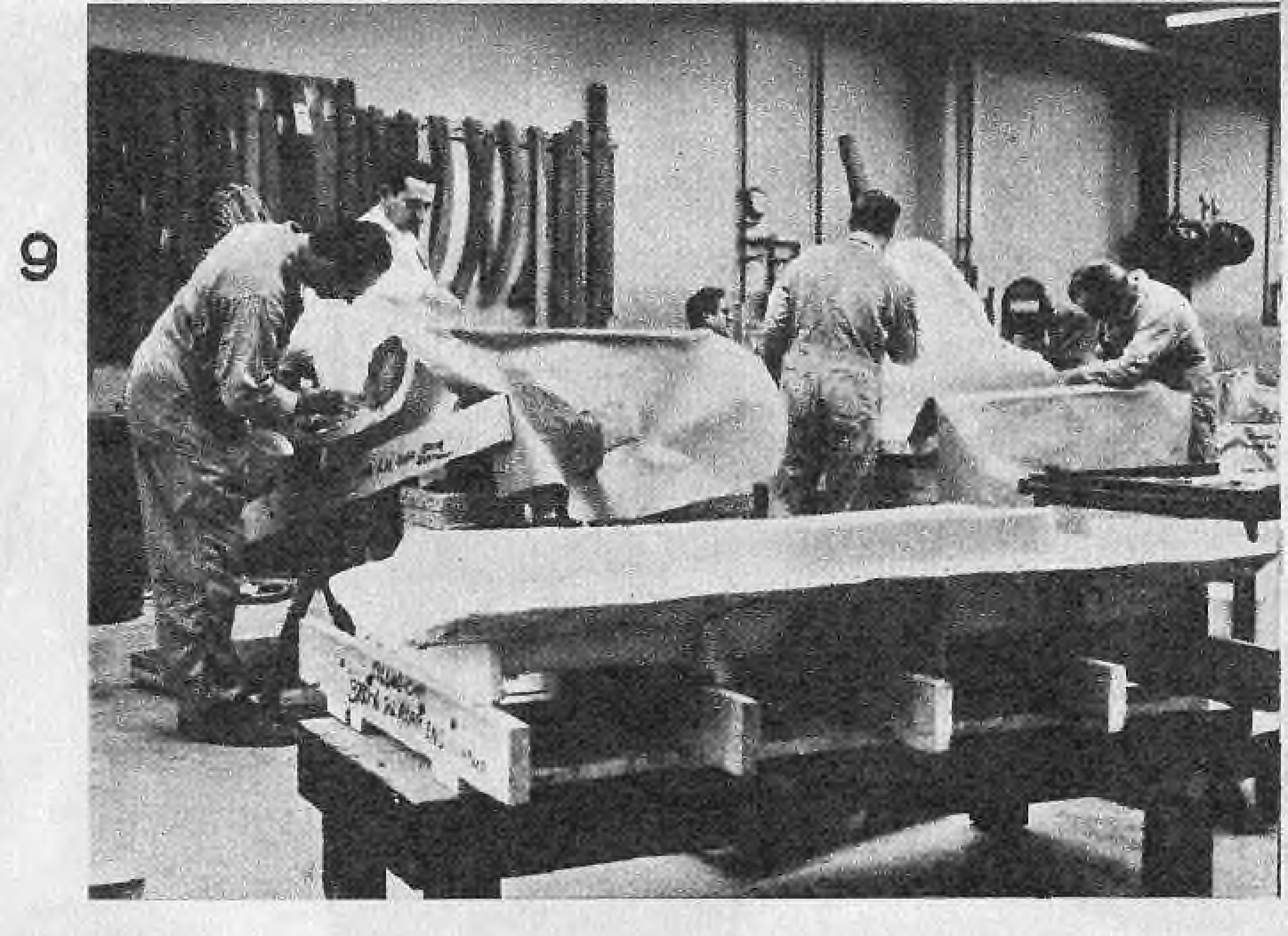
7



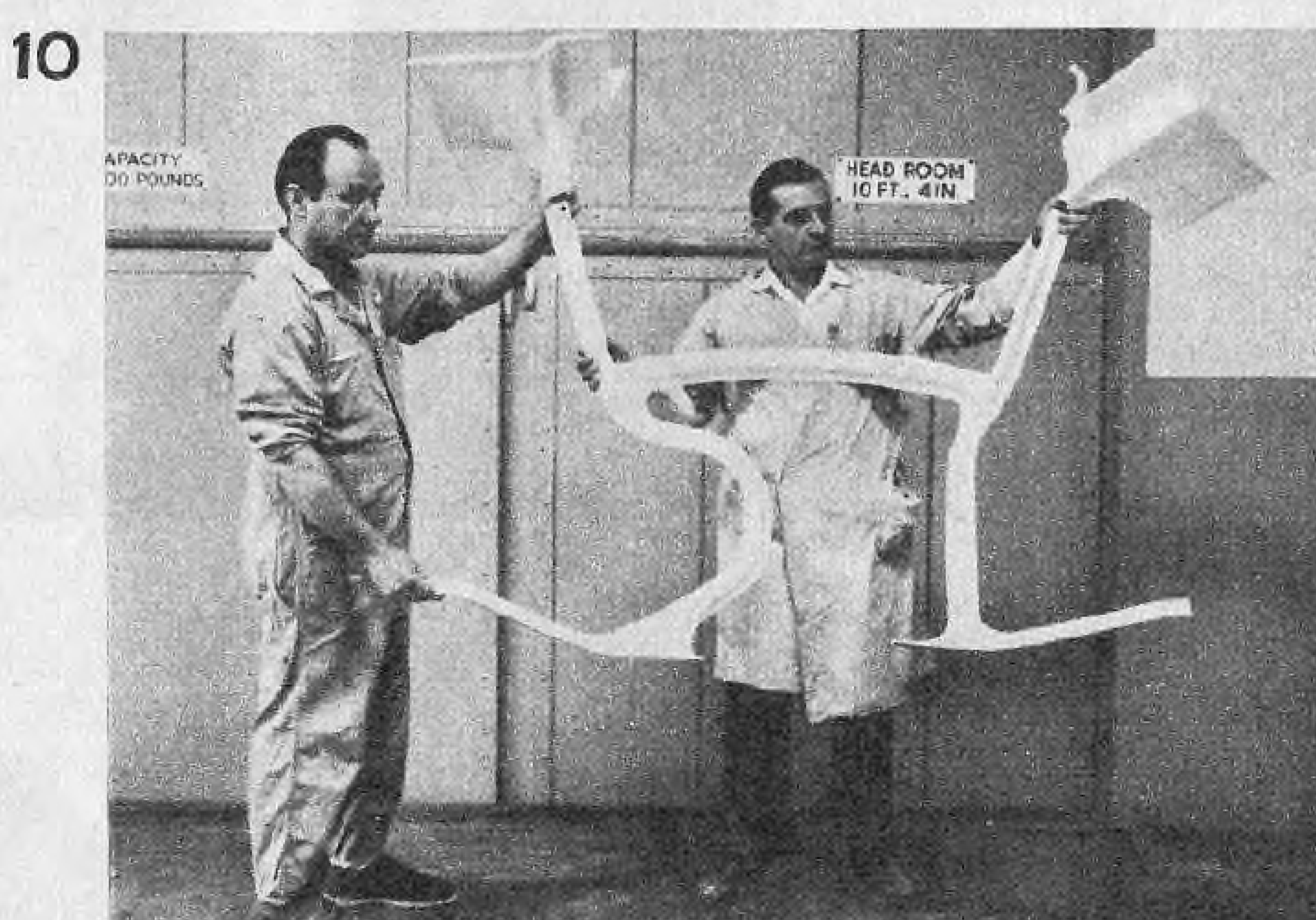
8



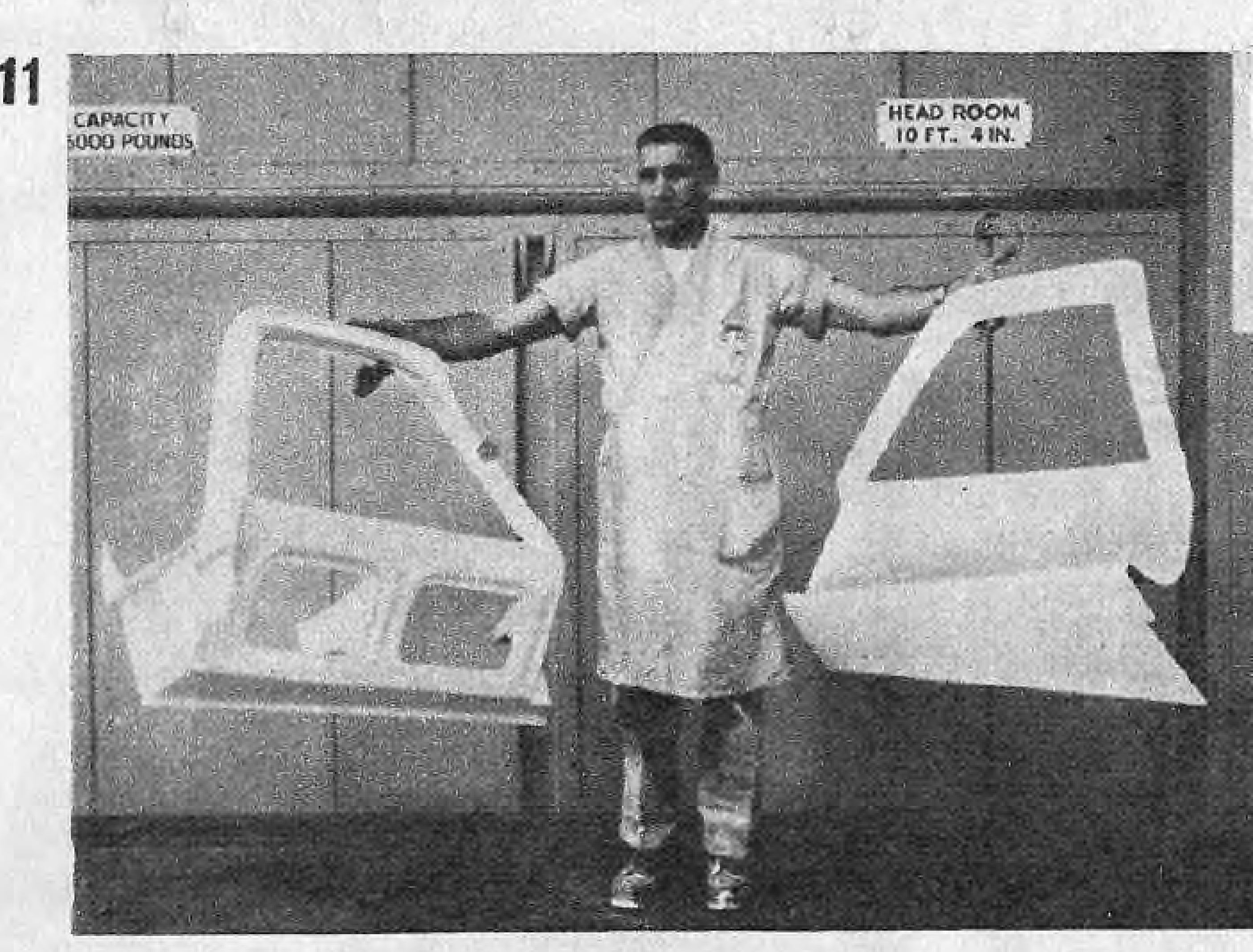
9



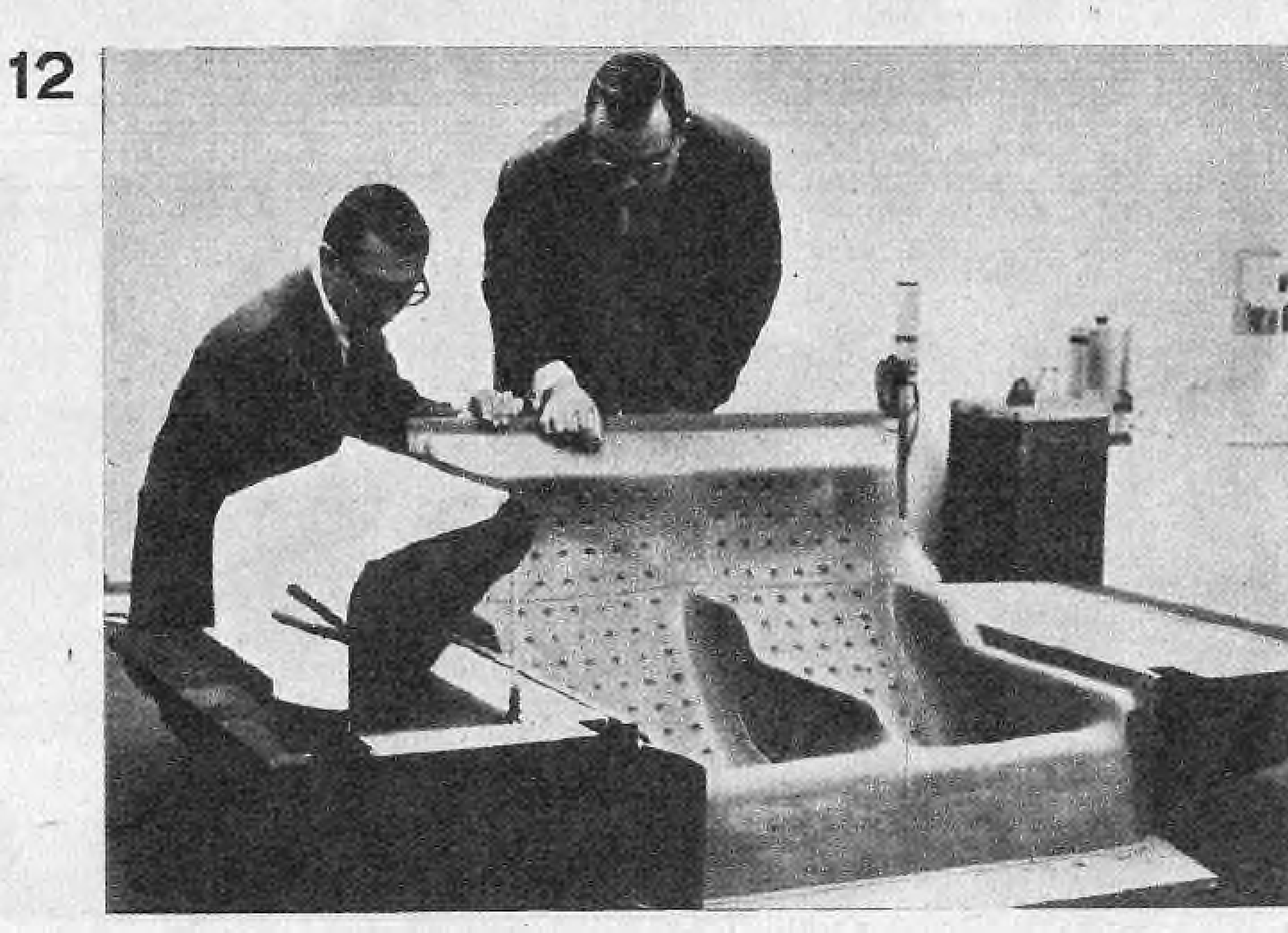
10



11



12

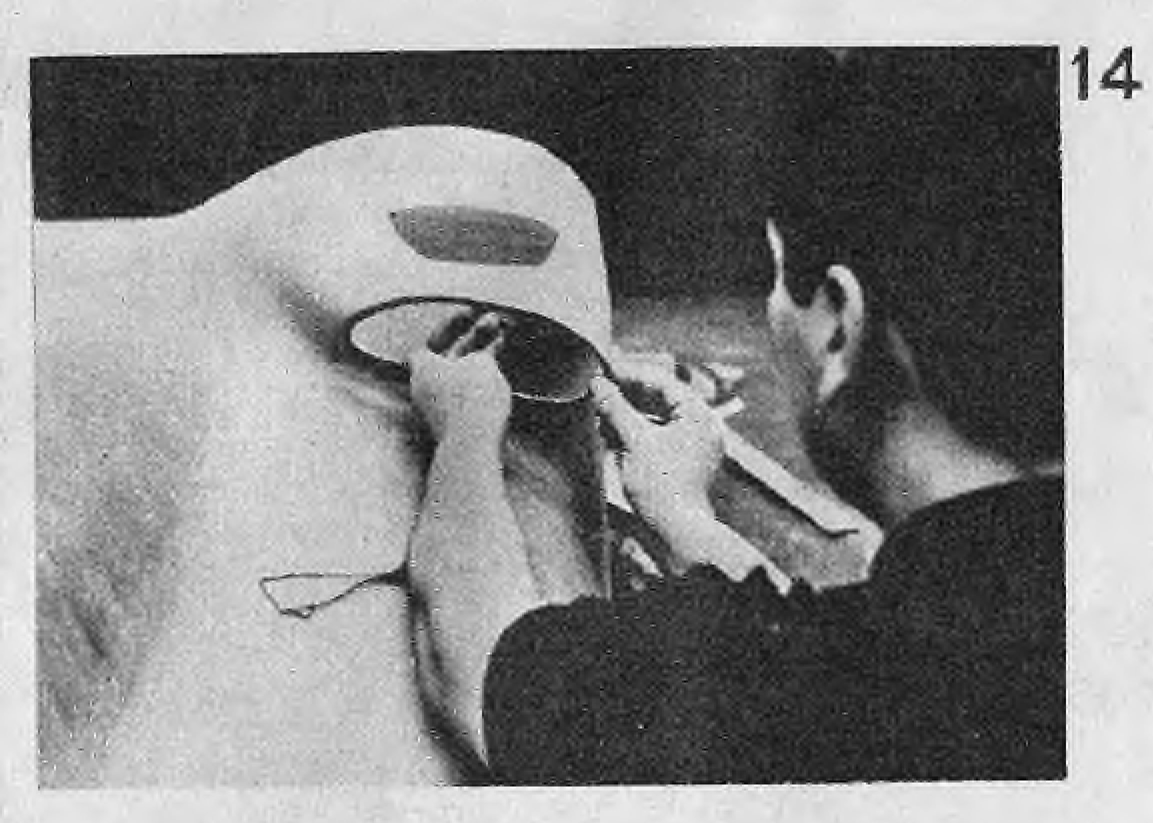


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

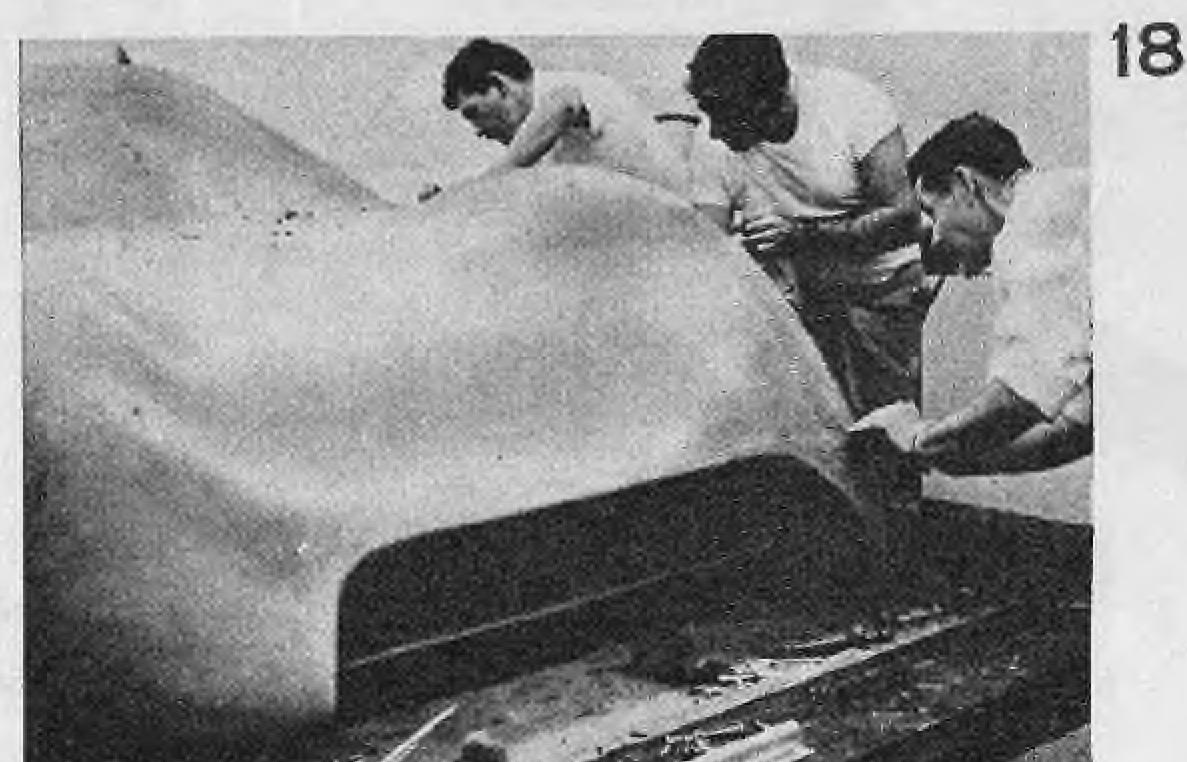
13



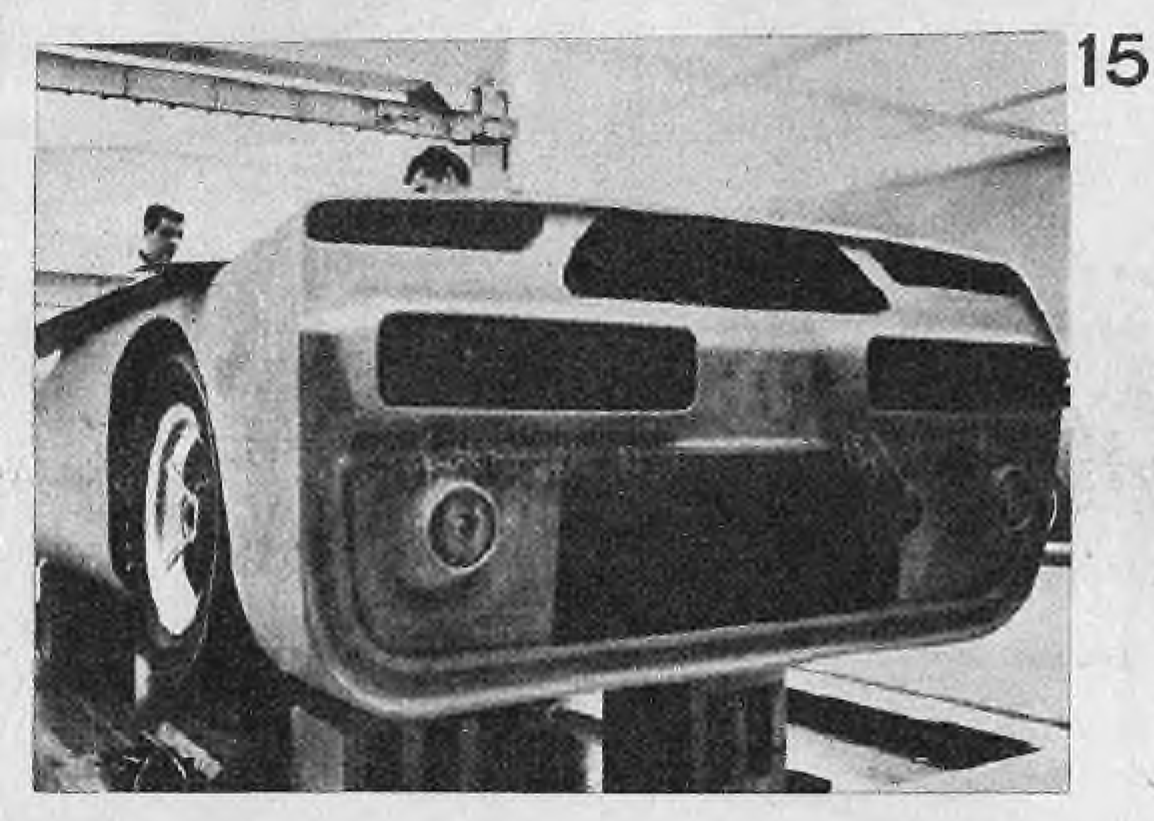
17



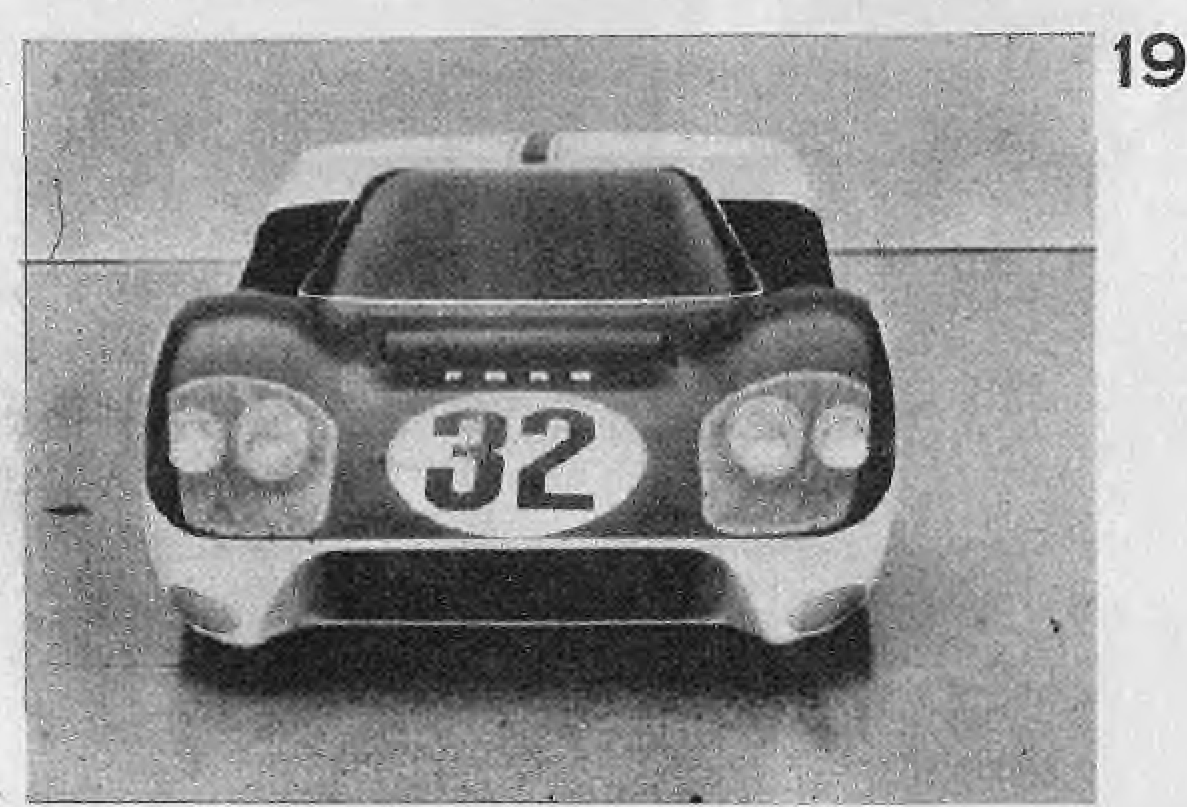
14



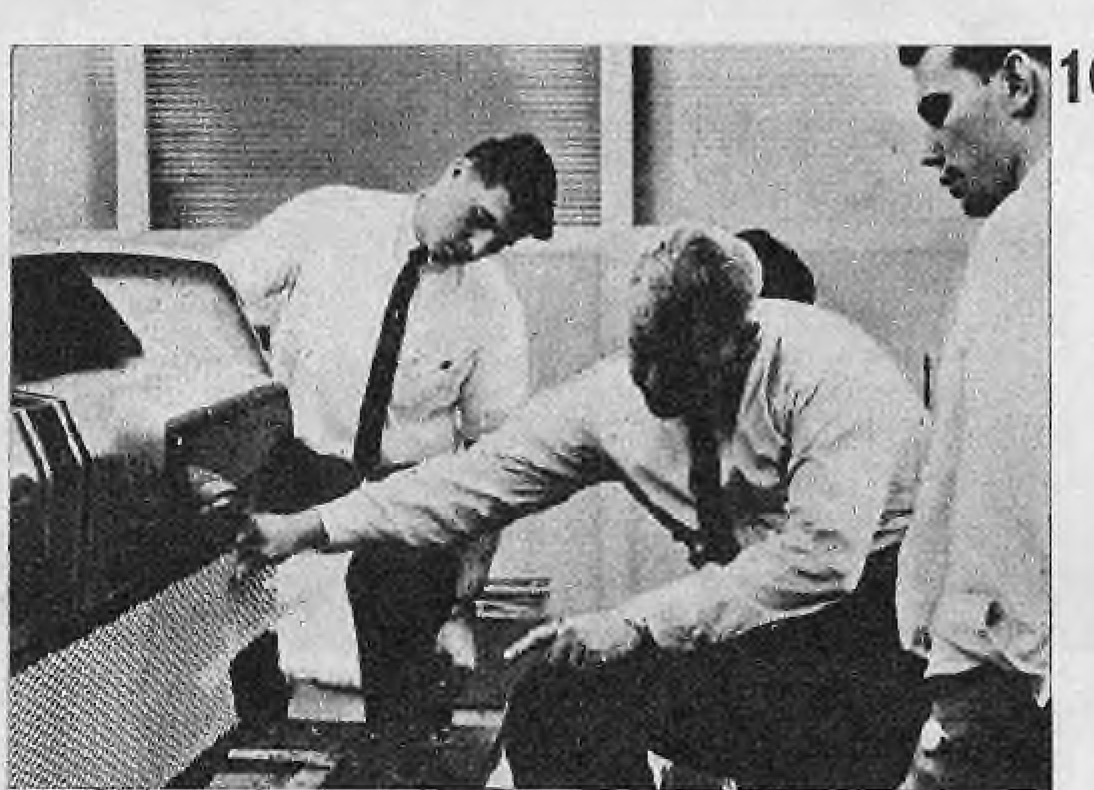
18



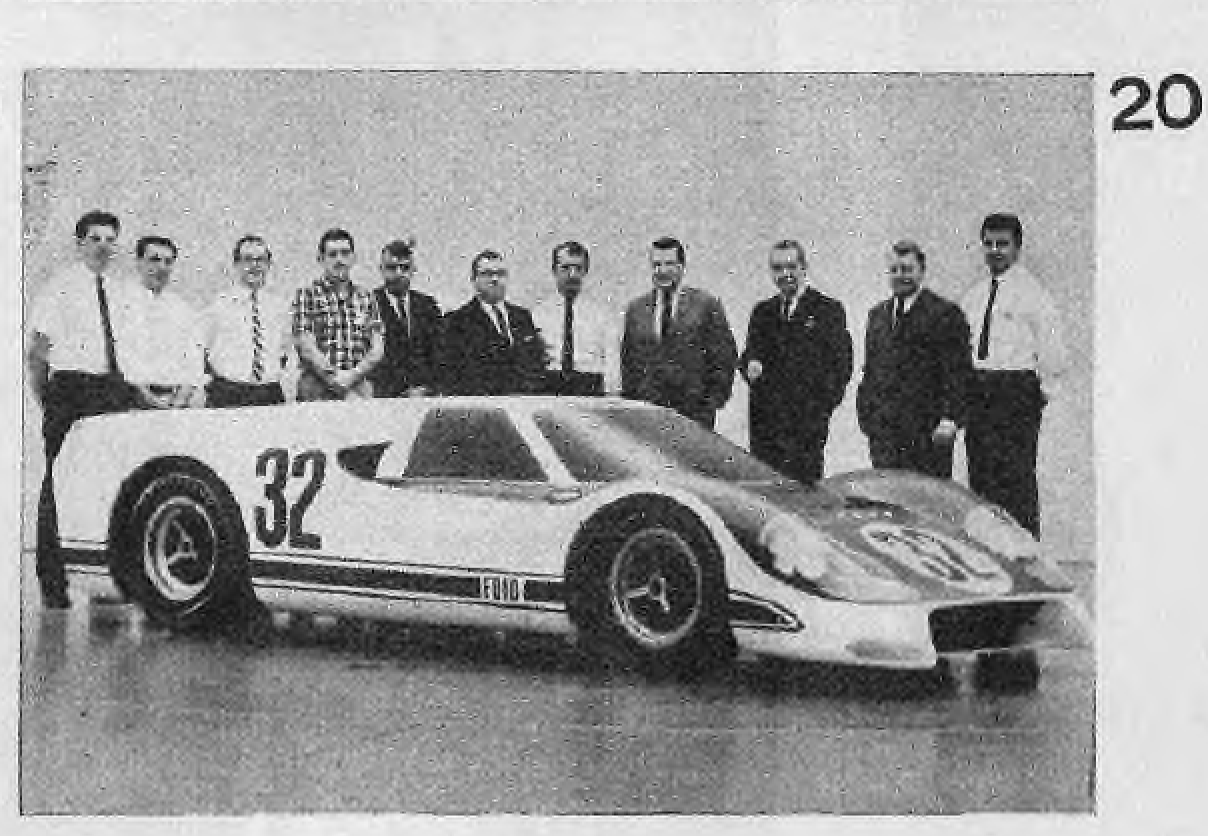
15



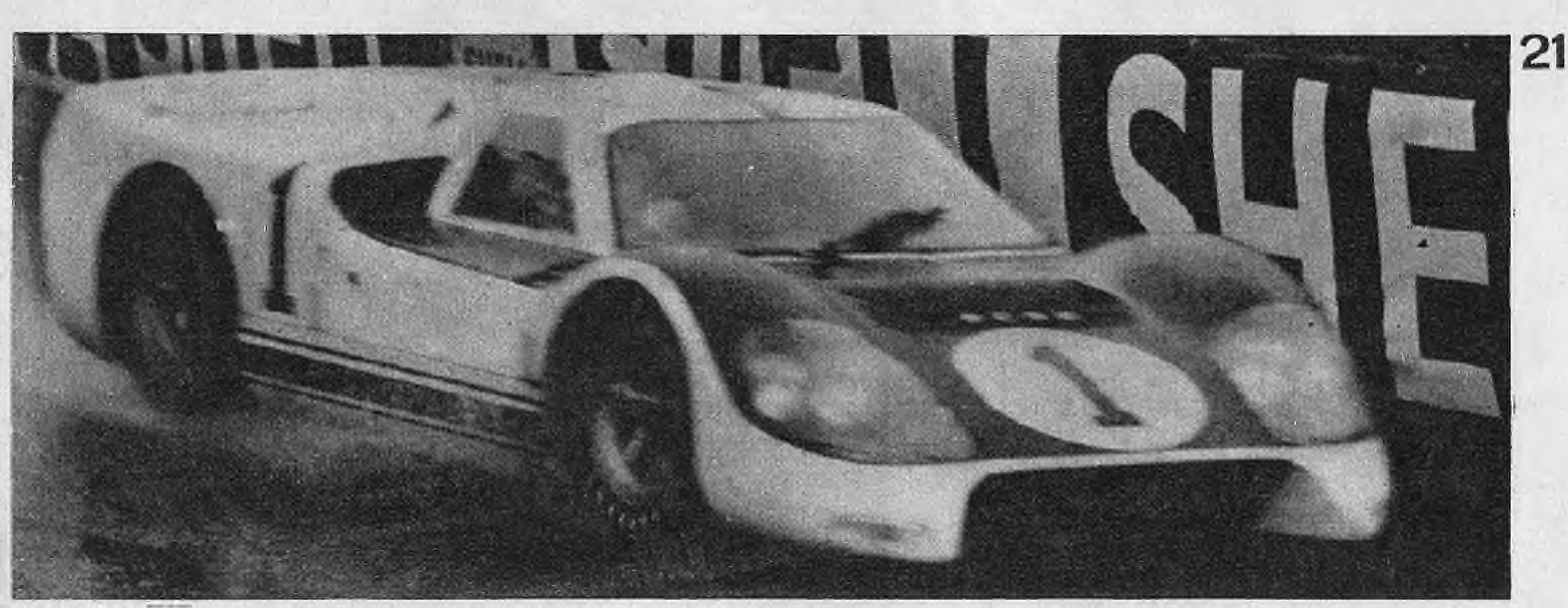
19



16



20



21

trucción definitiva, la gente de Corporate Projets diseñó en arcilla miembros estructurales y paneles interiores a partir de los cuales se realizaron moldes (foto 9). A partir de esos moldes, las piezas definitivas se fundieron en plástico como el refuerzo del techo que muestra la foto 10, o se elaboraron en metal. Esta forma de encarar el proceso ahorró considerable tiempo al evitar la realización de dibujos y modelos en madera.

Se encargó a Troutman-Barnes, de California, la realización en aluminio de panales de puertas y techos a partir de matrices hechas a martillo, pero a la vez se construían en Ford los mismos paneles en fibra de vidrio super delgada, en busca del máximo de liviandad. El trabajo por partida doble dio su fruto y las piezas construidas en plástico resultaron más livianas que las de aluminio; el departamento de Styling construyó en aquel material, asientos, capot, puertas, (foto 11), y los extremos delantero y trasero.

Bruce Mc Laren fue utilizado como modelo al estudiar la configuración de los asientos. En estos asientos de fibra de vidrio perforada se siguió en general los lineamientos de los asientos utilizados en cohetería. Soporte lateral y apoyo para las piernas fueron dos factores fundamentales de su diseño (fotos 12 y 13).

En determinado momento se decidió la colocación de los espejos retrovesores en recortes realizados en los guardabarros delanteros (foto 14) pero finalmente se utilizó un espejo especial de visión amplia, colocado en el techo.

Las ruedas tienen rayos concebidos como paletas de turbinas y su función es extraer aire del interior del vehículo.

Las salidas colocadas encima de las luces de cola (fotos 15 y 16) tienen por objeto disminuir la presión en el interior de los guardabarros traseros; la misma función cumplen las salidas detrás de los guardabarros delanteros. En la fotografía 17, se observan no sólo estas salidas, sino también las entradas de aire, sobre el borde superior del guardabarros trasero.

Inicialmente se proyectó un extremo delantero afilado, que bajase hacia adelante y luego se curvara hacia abajo, pero luego se adoptó una línea ininterrumpida que baja sin solución de continuidad desde el tablero (foto 18).

La fotografía 19 muestra la maqueta terminada y la 20 el "hijo" y sus "padres", los ingenieros y técnicos del departamento de Styling de Ford. La criatura terminada tiene una distancia entre ejes de 215,9 cm, trochas de 138,7 cm y 136,7 cm adelante y atrás respectivamente, un largo total de 416,3 cm, una altura máxima de 97,8 cm y un ancho de 179,9 cm; su peso oscila entre 790 y 855 kilogramos.

Todos los señores de la fotografía 20 habrán sonreído con profunda satisfacción a principios del corriente abril cuando el verdadero automóvil de metal y goma conducido por Chris Amón (foto 21) estableciera un récord en los entrenamientos para la carrera de Le Mans, a un promedio superior a 226 km/h para una vuelta al circuito de La Sarthe.

OTRA PARA BRABHAM

El ex campeón del mundo de conductores, Jack Brabhan de Australia, radicado en Gran Bretaña, ganó el domingo próximo pasado el Gran Premio de Barcelona, para automviles de Fórmula Dos. Brabhan estableció un promedio de 105,928 km/h para las 60 vueltas al circuito de Monjuich.

Las malas condiciones del tiempo hicieron que los promedios no alcanzaran el nivel que era dable esperar, dado el selecto lote de competidores y la calidad de las máquinas que intervinieron en la prueba.

Los tiempos señalados en carrera no llegaron a superar los tiempos establecidos en las pruebas de clasificación disputadas el sábado último.

De los 18 competidores que iniciaron la disputa de la carrera sólo se clasificaron 6, lo que da una idea clara de la dureza de la prueba.

Jim Clark, el actual campeón del mundo de conductores, se vio precisado a abandonar en el décimo circuito, por fallas mecánicas.



La cuadricula del casco identifica a Jackie Stewart, el escocés que en Barcelona peleó mano a mano con Jack Brabham el primer puesto, durante la mayor parte de la carrera, poniendo a su Matra-Cosworth a la par del dominador Brabham-Honda.

La clasificación general fue la siguiente, para las 60 vueltas estipuladas:

1º Jack Brabham	Brabham-Honda	2h08m49s6
2º Jackie Stewart	Matra-Cosworth	2h09m35s1
3º Denis Hulme	Brabham-Honda	59 vueltas
4º Richard Attwood	Lola-Cosworth	58 vueltas
5º Mike Beckwith	Brabham-Honda	57 vueltas
6º Graham Hill	Brabham-Honda	56 vueltas

INDIANAPOLIS EN MARCHA

La revolución iniciada en Indianápolis por Jim Clark y por Colin Chapman con sus automóviles "de juguete" —como los llamaron los veteranos tragatierras de las pistas norteamericanas— está en su apogeo: hay docenas de Ford y de Offenhauser, pero en unos y otros las ideas de Chapman se han prodigado.

Las inscripciones para la famosa carrera de las 500 Millas, que se disputará el próximo 30 de mayo, se cerraron con 80 automóviles anotados, entre los que deberán seleccionarse los 33 que participarán en la carrera. Las prácticas que han de determinar los nombres participantes, comenzaron el pasado fin de semana.

Lo primero que sobresale en la lista de inscriptos es encontrar a Jim Clark, ganador de 1965, anotado con un Lotus-BRM, es decir, un automóvil totalmente inglés. Hay entre los anotados otros ganadores de Indianápolis: Anthony J. Foyt, ganador en 1961 y 1964; Rodger Ward, ganador en 1959, y Parnelli Jones, ganador en 1963, año en que Clark se abstuvo de pasarlo en la última vuelta, pensando que Jones sería descalificado por una fuerte pérdida de aceite.

Dan Gurney es ahora, además de piloto, constructor y empresario. Ha denominado a sus automóviles "American Eagle", los que tienen, como puede suponerse, extrañas similitudes con el Lotus-Ford que corriera el año pasado y que también integrará su equipo. Y ello es lógico puesto que la empresa constructora de los automóviles, All American Racers Incorporated de la que Gurney es presidente, ha contratado los servicios de Len Terry, técnico "robado" a Lotus.

Volviendo a Gurney conductor, tendrá como compañero de equipo a Lloyd Ruby, ganador en Daytona y en Sebring, y a Joseph Leonard. Ruby es un "viejo", en la jerga de Indianápolis: fue tercero en 1964 y octavo en otras tres ocasiones; Leonard corrió por primera vez en la pista oval en 1965.

Entre los inscriptos no faltan los fabulosos y fracasados Novi, a los que se unirá este año uno de los aparatos más extraños desde la época en que Louis Fageol anotaba sus avanzados bimotores. El bimotor de Fageol se clasificó en primera fila en la largada del año 1946, para estrellarse un par de vueltas más tarde. El bimotor de 1966 será conducido por un conocedor de la pista: Bill Cheesbrough. Lo más asombroso es que este bimotor estará impulsado por dos tores Porsche 911, colocados uno en cada extremo.

Como compañero de Clark en el equip Lotus actuará Albert Unser, de 26 años, el menor de los tres hermanos Unser, de destacada actuación en el automovilismo norteamericano. Albert fue debutante el año pasado en las 500 Millas y finalizó noveno.

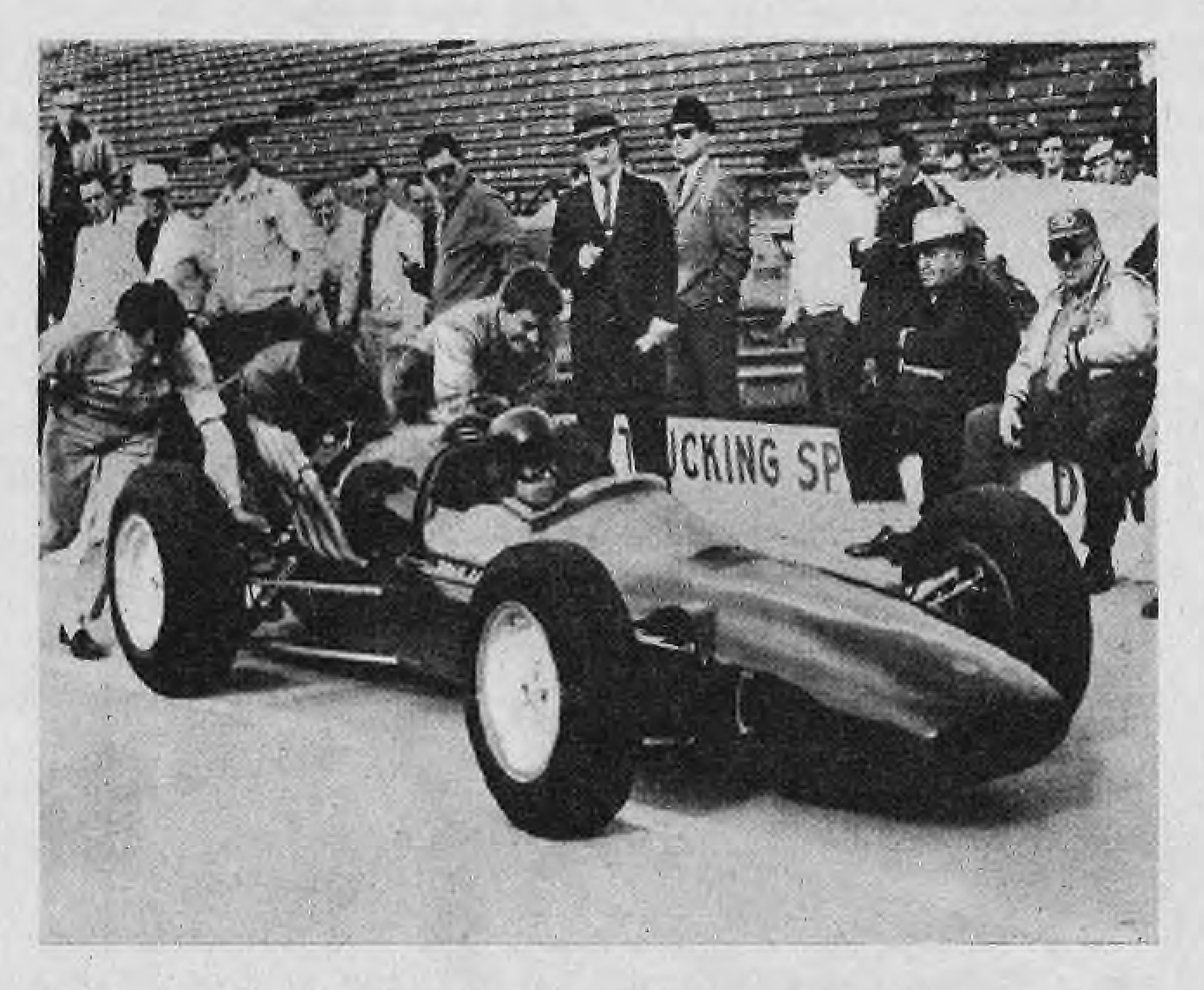
Nuevamente están en la lista de inscriptos los "MG Liquid Suspension System", que patrocina el noruego Kjell Qvale, representante de BMC en los Estados Unidos.

Un heterogéneo equipo es el presentado por Andy Granatelli, el "patrón" de los Novi. Su "plato fuerte" es un Novi con tracción en las cuatro ruedas, impulsado por un motor de ocho cilindros en V y compresor, de construcción norteamericana. Completan el equipo dos Lotus con motor BRM de 16 cilindros y otros dos Lotus con motor Ford Indianápolis de cuatro árboles. Gregory Weld será el piloto del Novi y su tarea no será fácil por cierto: mantener el régimen por debajo de 9.000 rev/min. para disponer de apenas unos 700 HP de los 873 HP que este motor es capaz de rendir exigido al máximo.

La renovación impulsada por los ingleses ha dado nueva vida a la vieja carrera norteamericana donde, después de muchos años de aislación y estancamiento, reluce lo más moderno y variado de la técnica automotriz actual.



Este es el ostentoso y codiciado trofeo Borg-Warner que, junto a una pila asi alta de dólares, es entregado cada año al ganador de las 500 Millas de Indianápolis.

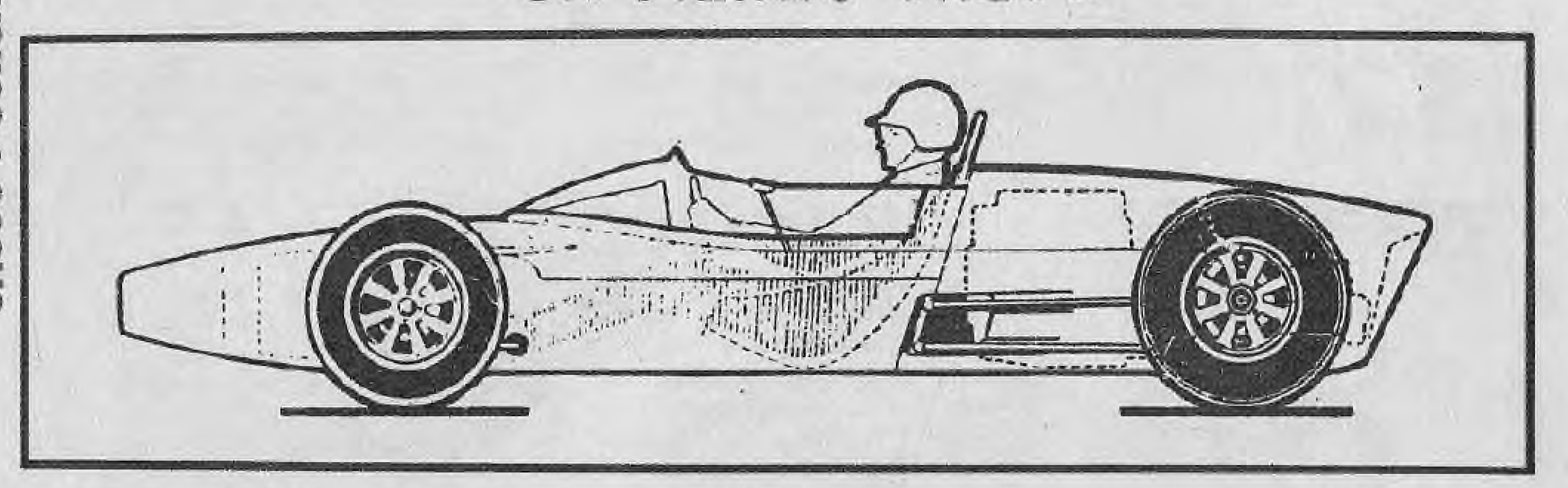


Así lucian Jim Clark y el primer Lotus-Indy en 1963 cuando los europeos realizaron el primer ataque organizado a la pista norteamericana desde la época de Darío Resta. El segundo puesto obtenido entonces revolucionó la mentalidad técnica en Indianápolis.

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UN FIERRO CHECO



Detrás de la Cortina de Hierro también se cuecen habas, y en Checoslovaquia ha aparecido un haba bastante interesante llamada Skoda F. 3-1000 MB. El auto fue presentado en el Salón de Bruselas en enero último y reapareció en el 36º Salón de Ginebra.

Los checos también comprendieron la importancia que pueden tener las carreras de autos, en el sentido de poder aprovechar las experiencias sacadas de ellas, para su posterior aplicación a la producción de serie, y optaron por fabricar varios fórmula 3.

La fábrica Skoda (camiones, máquinas textiles, cañones, autos, etc. etc.) presentó un interesante autito cuyo grupo propulsor es el mismo del coche de turismo denominado 1000 MB.

Básicamente este grupo motor-transmisión es el mismo que el de serie: cigüeñal, block, cárter, tapa de cilindros, y carcaza de la caja de cambios corresponden a la producción normal.

El motor que en coche de turismo va inclinado (eje ideal de los cilindros) 30º, en el F.3 se inclina solamente 12º para poder ubicarse más bajo y reducir el área frontal del coche.

El diámetro interior de los cilindros fue aumentado de 68 a 72 mm y la carrera de los pistones fue reducida de 68 a 61,3 mm (los pistones llevan dos aros de compresión y un rascaaceite).

El régimen máximo del motor fue llevado a 7500 rpm pero la velocidad media lineal del pistón se ha mantenido dentro de un valor muy aceptable: 15,3 m/seg.

Con oportunas modificaciones en los conductos de admisión, escape en la distribución, árbol de levas y con un aumento del índice de compresión (11:1), la potencia se incrementó a 88 CV. Esta potencia trajo también un aumento del par motor, debido a lo cual la fuerza de presión del embrague tuvo que ser elevada mediante resortes más potentes, quedando el mecanismo de desacople hidráulico.

La caja de velocidades tiene cuatro marchas hacia adelante y retromarcha, pero las relaciones de sus engranajes han sido variadas respecto de la versión standard. Entre el motor y la caja de cambios hay una caja de engranajes que permite variar la relación de transmisión a las ruedas, mediante el reemplazo conveniente de dichos engranajes (manteniéndose estable la relación piñón-corna). Estos elementos son lubricados a presión con retorno de aceite al cárter del motor.

Los radiadores de agua y aceite van montados en un solo cuerpo en la trompa del coche y sus fluidos son conducidos hacia el motor por el interior de los tubos del bastidor.

Los tanques de combustible son dos y tienen capacidad de 30 litros cada uno, están situados a ambos lados del asiento del piloto, siendo el combustible impulsado por un par de bombas eléctricas.

Ya que estamos hablando de electricidad, el equipo idem del F. 3 Skoda tiene una tensión de 12 voltios alimentado por una batería de 28 amperes/hora de capacidad. El arranque eléctrico es accionado por mando mecánico.

El bastidor del coche está construido con tubos de acero al cromo vanadio, en el cual se ha seguido una estructuración bastante tradicional. Las suspensiones son lógicamente independientes sobre las cuatro ruedas; adelante, por trapezoide deformable con resortes helicoidales situados dentro de la carrocería. Se ha diagramado esta suspensión tratando de que la variación de la trocha, durante la comprensión de los resortes, sea la menor posible. La posición básica de los resortes (respecto de los amortiguadores situados dentro de ellos) puede ser alterada, bajando o subiendo sus topes inferiores con lo cual automáticamente se reduce o aumenta el despeje del auto (este puede variar entre 80 y 100 mm). La suspensión delantera tiene barra estabilizadora unida por pequeñas bieletas a los retenes superiores de los amortiguadores.

Las ruedas delanteras calzan neumáticos 4.50 x 13.

La suspensión trasera responde a los lineamientos de Chapman, pero presenta la particularidad de tener el resorte y el amortiguador también incluidos dentro de la carrocería. A tal efecto el brazo superior en vez de ser el tradicional brazo tubular, es un elemento robusto, fundido en aleación liviana que se continúa detrás de su eje de pivoteo en una horquilla que toma la parte superior del amortiguador.

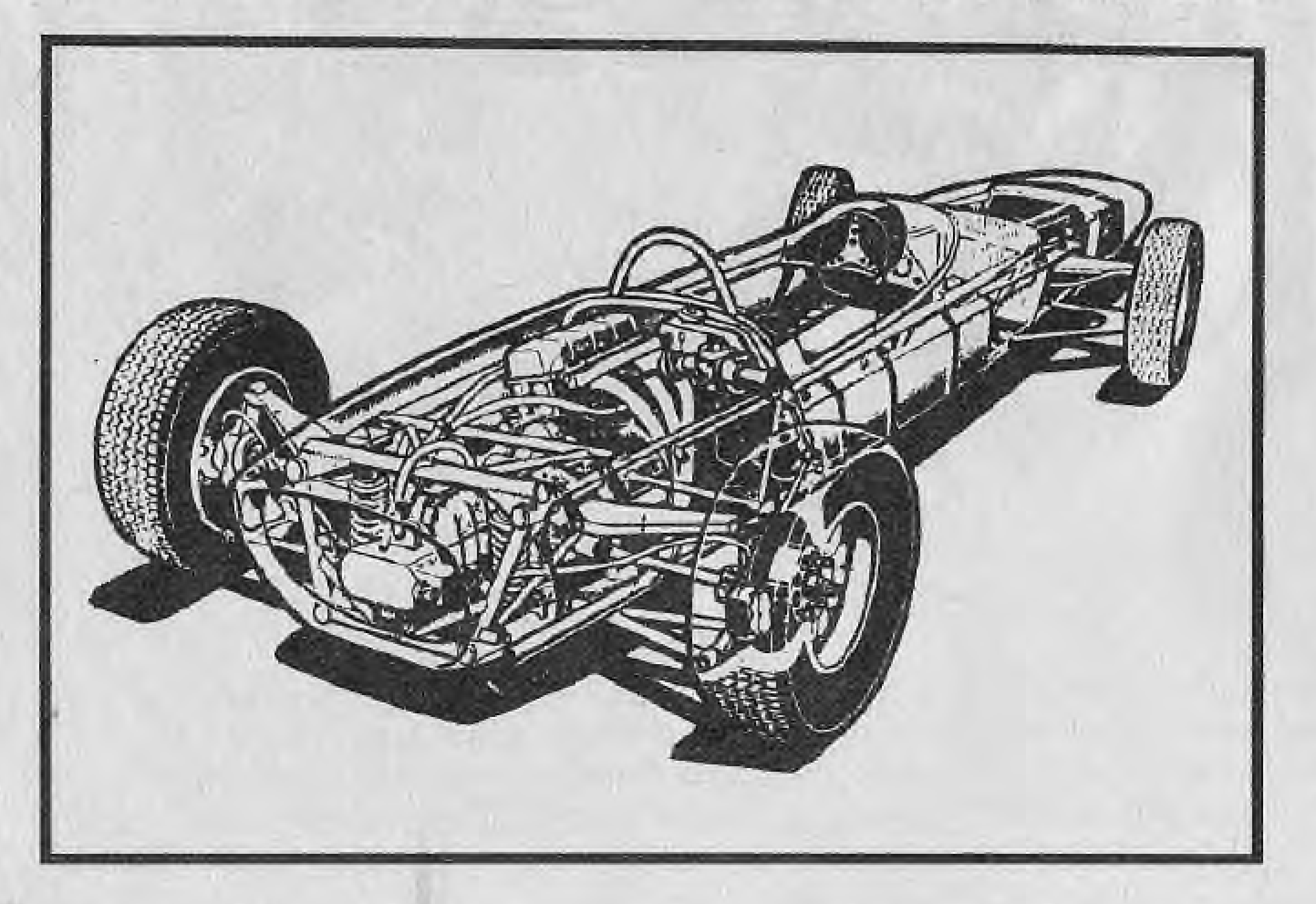
Estando el coche totalmente cargado, el ángulo de "camber" de las ruedas traseras es de 2º (negativo). El par motor es transmitido desde la caja de velocidades mediante dos palieres cuyos extremos son ranurados para permitir la instalación de sendos deslizantes que absorban la variación de trocha durante el trabajo de la suspensión.

Las ruedas traseras tienen neumáticos de 5.50 x 13.

Los frenos son a disco sobre las cuatro ruedas y tienen doble circuito de alimentación hidráulica.

El tablero de instrumentos cuenta con un cuentavueltas electrónicos, termómetros de agua y aceite y un manómetro para la presión del lubricante.

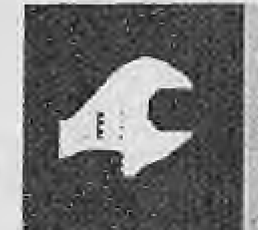
La carrocería está realizada en aluminio de 1 mm de espesor, en cuatro partes unidas entre sí mediante acoples de rápido liberado.





CARACTERISTICAS TECNICAS

Distancia entre ejes:	2380 mm.
Trocha delantera:	1320 mm.
Trocha trasera:	1300 mm.
Longitud total:	3790 mm.
Ancho de la carrocería:	600 mm.
Ancho del coche:	1490 mm.
Altura del coche (medida en la roll-bar):	800 mm.
Peso total:	402 kg.
Veloc. máxima estimada:	195 km/h



La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención de espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

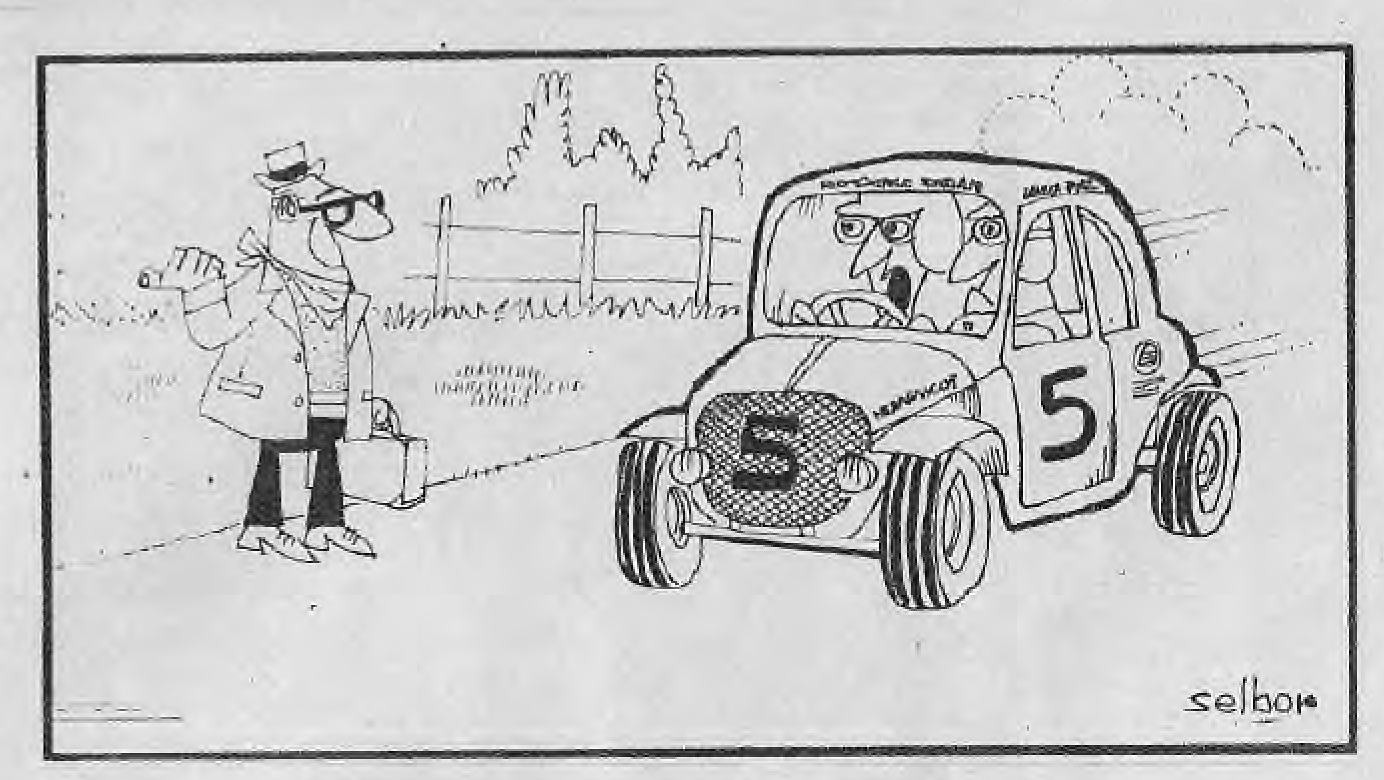
De una conversación a puertas cerradas, CORSA pudo obtener este hiperconfidencial: "Acuérdese de lo que yo le digo: Cupeiro se baja del Chevy, viaja a Europa, y muy difícilmente vuelva a subirse a ese auto. ¡Claro!, a él no le gusta que lo corra Marincovich, pero los Bellavigna —que van al 50 % de los premios— no quieren saber nada de quedarse parados. Imagínese que el 1º y el 8 de marzo "matan" en el Autódromo, el 15 "demuelen" en Santa Fe y así...

Puede ser que Froilán haya elegido a "Sandokan II" para quedar bien con los arrecifeños, pero creo que en última instancia no es eso lo que le preocupa. Ya ve usted que lo disimulan muy bien, pero los hermanos Bellavigna y Cupeiro no andan en buenas relaciones hace bastante tiempo. Acuérdese de lo que yo le digo..."

Y algo más sobre el codiciado Chevy. Se da por seguro que Roberto Mieres le habría pedido al "Cabezón" González que le dejara el coche por una carrera. El muy flaco y nervioso Bitito haría sin duda un buen papel al comando del Chevy, sobre todo si corre en algún circuito. Nos gusta la idea, y estamos seguros de que a González también.



Firestone lanzará un verdadero ejército para calzar los automóviles de competición del mundo entero. Entre sus clientes se encuentran ya comprometidos nada menos que el equipo Lotus, el McLaren Team de Fórmula Uno y Sport y los Chapa-



rral Sport. También figuran entre sus usuarios Mike Spence para su Lotus del equipo Reg Parnell; la escudería suiza de Fórmula Dos, integrada por Jo Bonnier y Jo Siffert; Bob Anderson las utilizará en sus dos automóviles de Fórmula Dos. Además, algún TC de los nuestros.

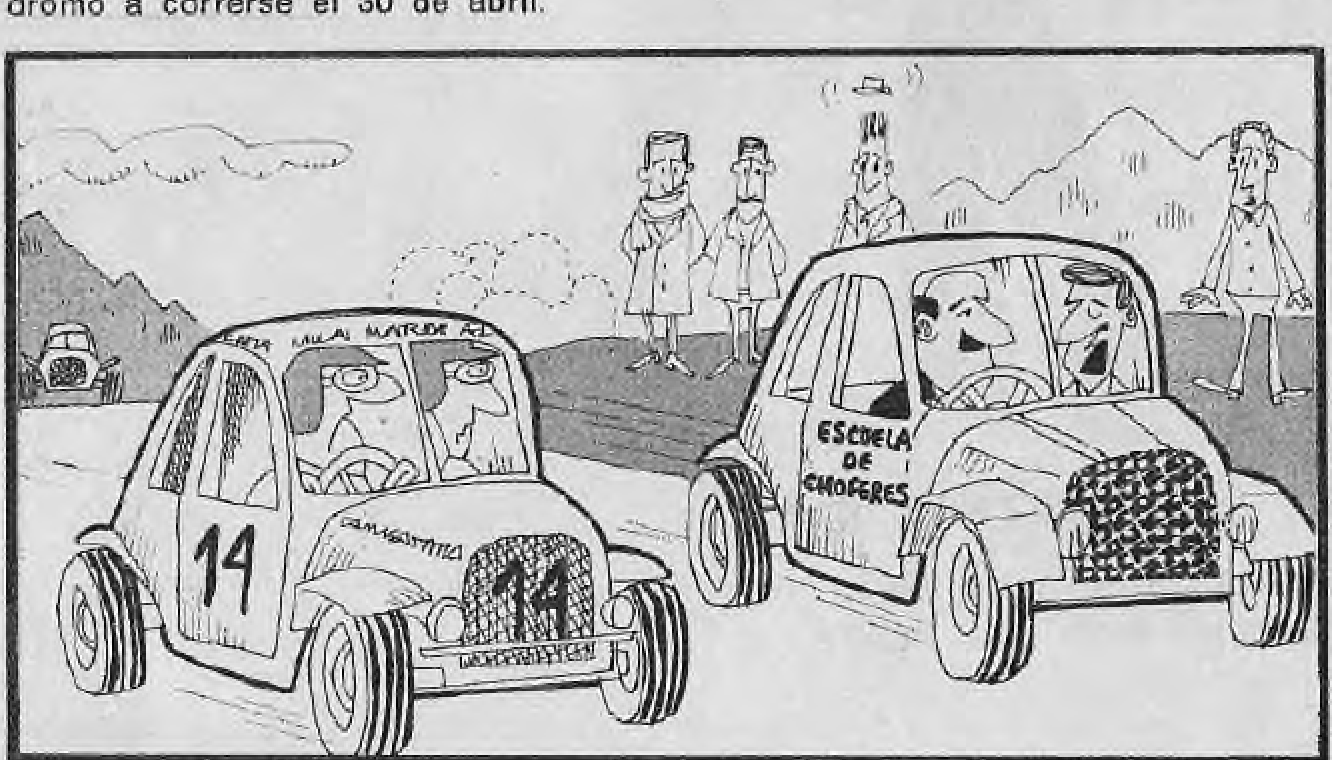
La nueva fórmula de Turismo Carretera, que entró en vigencia el año pasado, ha movido nuevos aires. La renovación se hace sentir; veamos cómo:

Los Belavigna tienen en preparación dos automóviles Chevrolet 400 (4 puertas) idénticos al anterior Chevy II; ambos serán impulsados por motores Chevrolet de siete bancadas. Los dueños de ambos automóviles son Carlos Loeffel y el doctor Busse. Carlos Loeffel lo correría en una carrera del autódromo —para sacarse el gustazo— y luego lo vendería, de acuerdo con su decisión de alejarse definitivamente de la actividad automovilística. El doctor Busse, de San Cayetano, provincia de Buenos Aires, pasaría a integrar la frondosa lista de corredores de TC.

Raúl Chabert (vendió su automóvil a Juan Novack), Raúl Cottet (foto), Norberto Polinori (hasta ahora chevroletista), Domingo Sampaglione y Santiago González están preparando motores F-100 y pronto lo veremos con ellos en las rutas. Santiago González, representante de Lanús que conduce el Ford que perteneciera a Crispulo Villanueva, debutará con su unidad en la competencia del autódromo a correrse el 30 de abril.

Otra vez el equipo de Fórmula Dos de Roy Winkelmann tendrá como conductores al austríaco Jochen Rindt y al británico Alan Rees. En el primer año de vigencia de la Fórmula, el equipo logró el tercer puesto en el Campeonato Europeo; el año pasado se clasificó segundo. Como hasta ahora, el equipo continuará compitiendo con dos Brabham-Cosworth; su residencia estará en la ciudad de Slough, en Inglaterra. Los dos automóviles de Winkelmann terminaron dieciséis veces entre los cinco primeros lugares en competencias internacionales de Fórmula Dos. Rindt ganó en la competencia de Reims, mientras que Rees venció en el veloz circuito de Enna.

Para cualquiera de nuestros amables lectores que haya decidido ingresar en el ambiente de la corsa y dejar a Victoria y su famoso Ford 28, he aquí una de nuestras sugerencias: Si dispone de quince millones y medio en la mano puede comprarse un motor Derrington-ATS V8 de Fórmula Uno. Para no hacerlo sufrir más le adelantamos sus principales características técnicas: cuatro carburadores doble cuerpo Weber ubicados arriba de la V, tres litros de cilindrada, puede optarse por encendido convencional o a transistores, lleva un solo árbol de levas en cada cabeza. Entrega 301 CV a 8000 rpm. Las notas técnicas de PARABRISAS CORSA le ayudarán a la mejor preparación del mismo...



ECOS DE CARLOS PAZ



Herminio Angeletti, actual propietario de un Isard 1204 (foto) con el que compite en las pruebas de Turismo Mejorado, está preparando un Valiant III para inscribirse en el Gran Premio Internacional de Turismo de este año.

Nasif Estéfano, luego del lamentable accidente que sufrió en Carlos Paz en la carrera de TM al comando de un Fiat 1500 del equipo Sergi, tenía muy pocos deseos de intervenir con el Falcon del equipo Ford, en ese mismo circuito el 24 del corriente. Estéfano se vio obligado a salirse del camino cuando una anciana se le cruzó a menos de 30 metros delante del Fiat.



Cuando Copello paró en el Pan de Azúcar, creyó que fallaba la batería. Nosotros veníamos una vuelta retrasados y le ofrecimos la nuestra. Nos dijo: "Gracias muchachos, pero carreras son carreras. Esa batería es de ustedes. Sigan nomás". Llega a ser otro y te la arranca de las manos. ¿Viste?, después resultó que era el carburador, pero —te juro— con el gesto de ese tipo me puso la piel de gallina... ¡Qué tipo macanudo! (Del acompañante de Héctor Terzi, foto).

Francisco Mayorga fue acompañante de Miguel Angel Galluzi. Una experiencia más del joven Mayorga, pero que a juzgar por su cara no le gustó mucho. Es evidente que se siente más seguro manejando que acompañando a Galluzi.

Rodolfo Picot embistió al público a la altura de Saldán con su Giulietta, a la que se le habían bloqueado los frenos. Inmediatamente bajaron el piloto y su acompañante, recogieron a los heridos y ellos mismos, con el coche Nº 14, los llevaron al hospital más cercano. Un gesto digno de destacarse.



Nasif Estéfano y Héctor Morás, el uruguayo del Renault R-8, anduvieron de mal en peor antes de la carrera de Turismo. El día sábado por la mañana el tucumano salió a probar el Renault del oriental y cuando venía viajando bastante fuerte entró en una curva y se encontró con un ómnibus que pasaba en ese momento a un camión que circulaba a velocidad reducida. Un árbol paró al Renault que no se rompió mucho pero la trompa y sobre todo el lado izquierdo quedaron bastante desfigurados (foto). Ambos se presentaron en la clasificación; Nasif sacó el 7 y Morás el 10. El domingo, en la primera vuelta, antes de pasar por el control de Carlos Paz a la altura de Villa del Lago, a Morás se le cruzó el automóvil y dio de lleno contra el Puente Negro. Lo de Nasif ya lo sabemos todos. Esperemos que se les corte la racha.



Angel Petrabissi (Isard 700, ex Paillot, foto) estaba seguro antes de largar la carrera que iba a hacer un buen papel y que se clasificaría entre los tres primeros. En la segunda vuelta abandonó por fallas mecánicas. El otro Isard (también ex Paillot) estuvo conducido por Aldo Delgado que se clasificó sexto en la categoría. Evidentemente a la marca le falta aún quien reemplace a los hermanos de San Isidro.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 884, Capital Federal. En la presente edición montamos esta sección de Correo sobre la base de cartas de temas deportivos que fueron enviadas a nombre de nuestra mensual Parabrisas.

FRENOS COMPENSADOS

De Carlos Gallardo, Tucumán:

. . . He oído hablar de válvulas compensadoras de presión en los sistemas de frenaje de los autos. ¿Me podrían informar qué función cumplen?

R. — Las válvulas compensadoras o limitadoras de presión se agregan a los sistemas de frenaje para balancear convenientemente la proporción de esfuerzo frenante adelante y atrás, es decir, para evitar que las ruedas traseras se bloqueen durante la frenada.

En la mayoría de los autos la relación delantera - trasera de esfuerzo frenante es determinada por los diferentes diámetros de los cilindros separadores de las zapatas (más grandes adelante y más chicos atrás), pero hay autos (Gordini, p. ej.), que tienen una válvula que hace que la presión hidráulica que se ejerce sobre el sistema se recargue más sobre los cilindros separadores delanteros para evitar que se bloqueen las ruedas traseras. Hay que recordar que durante la frenada la transferencia de pesos hace "descargarse" hasta en un 30 por ciento a las ruedas traseras con lo cual si la presión se mantiene constante adelante y atrás, las ruedas traseras tenderían a bloquearse.

En consecuencia, la válvula compensadora descarga una parte de la presión que actuaría sobre las ruedas traseras, para transferirla sobre las ruedas delanteras.

AHHH... LOS NIÑOS

De Carlos y Ooscar González. Estancia La Serranita, Almafuerte:

Somos dos niños de tan sólo 11 y 12 años de edad, aficionados al automovilismo y grandes lectores de esa fabulosa revista.

Quisiéramos hacerles algunas preguntas, y pedirles que publiquen algunas direcciones. ¿Dónde se pueden conseguir las direcciones de los corredores que compitieron en fórmula tres este año, y si ustedes la tienen quisiéramos que las publiquen porque es de sumo interés para nosotros.

¿Me pueden informar qué velocidad tiene el F. III de Tulio Crespi y alguno de sus detalles?

Agradeciéndole todo cuanto puedan hacer por nuestro pedido, los saludamos muy atentamente.

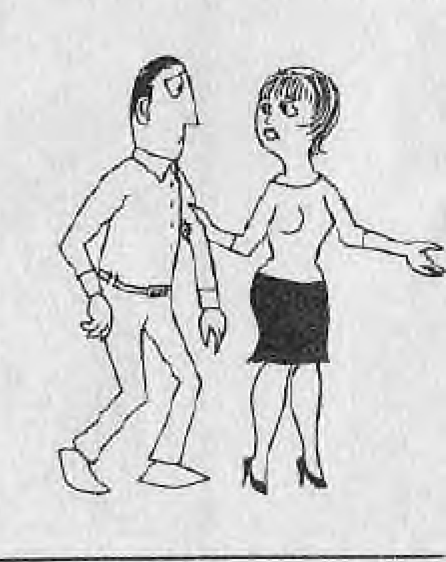
R. — En primer lugar, les agradecemos el concepto que ustedes tienen de nuestra revista, ¿mucho, no?, y en segundo lugar lamentamos no poder publicar las direcciones que nos piden, ya que para ello deberíamos contar con la autorización expresa de los corredores. Por otra parte, las direcciones de los corredores extranjeros tendríamos a nuestra vez que solicitársela a los automóviles clubs de las naciones que les expidieron sus licencias internacionales.

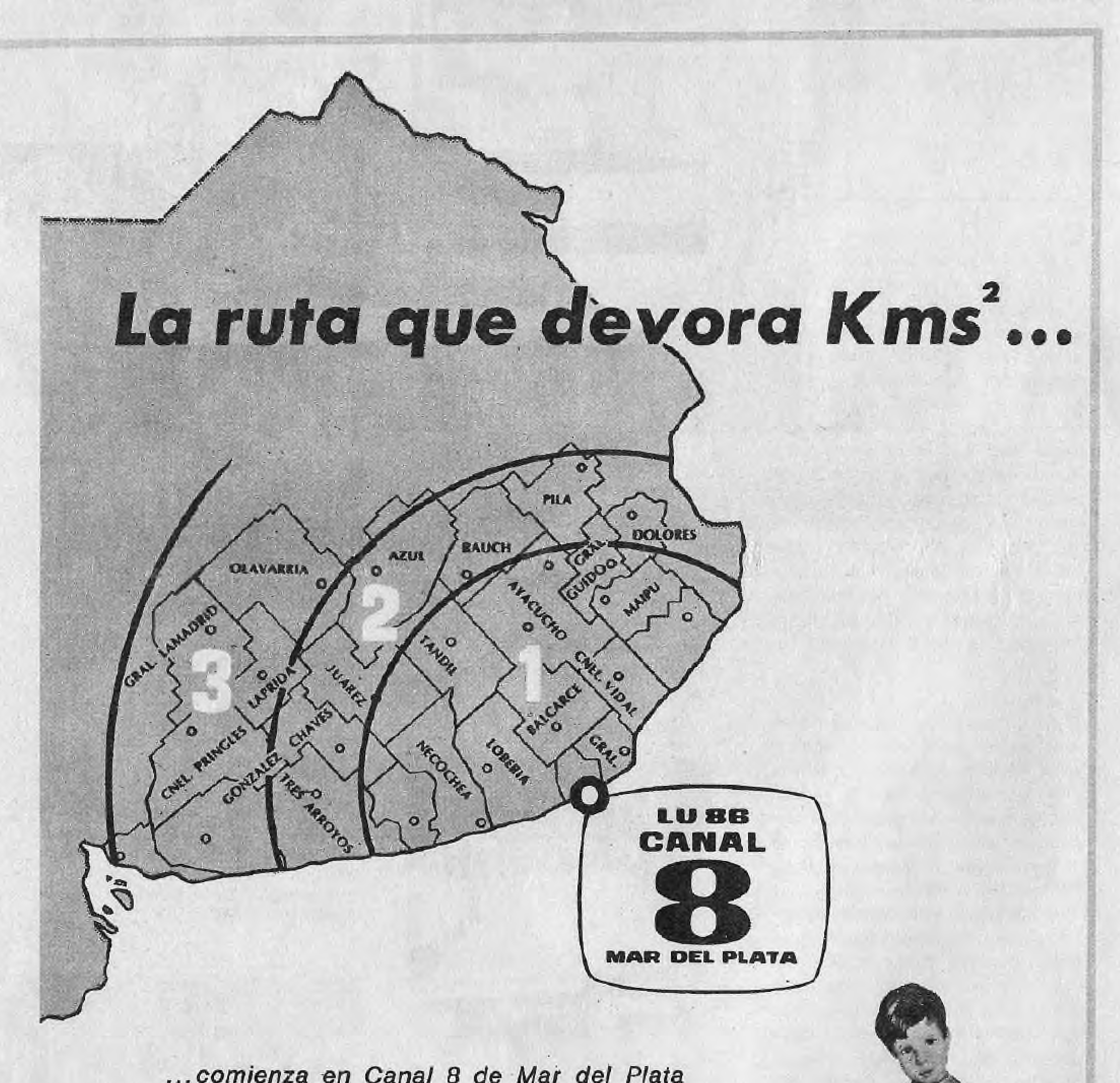
El F. III de Crespi, tiene por ahora un motor Auto Union 1000 con el cual estimamos que puede caminar a más de 190 km/h. Tiene carrocería autoportante (según la típica construcción "crespiana", utilizada en sus exitosos minijuniors), y las suspensiones son independientes sobre las cuatro ruedas según diagrama Chapman. Los frenos son a disco sobre las cuatro ruedas.

LOMO DE BURRO

Quisiera que ustedes me explicaran cómo se toma en carrera un lomo de burro, ya que con mis compañeros de trabajo tengo una discusión sobre este tema. Pienso correr en Turismo Mejorado y quisiera saber esto y también cómo se bajan las montañas.

R. —Todos los lomos de burro son distintos y la estimación de la velocidad a que hay que pasarlos es cuestión de experiencia. Sólo dos conse-





...comienza en Canal 8 de Mar del Plata y una enorme masa de destinatarios recibe diariariamente lo que Ud. desea comunicar durante 13 hs.
Su área de influencia cubre la más rica zona de la provincia de Buenos Aires

Su programación, considerada la mejor del país, está basada en programas de alto rating y calidad artística, tales como: La Caldera del Diablo - El Fugitivo - Los Beverly Ricos - Mundo Insólito - Dick Van Dyke Show - El Teniente - Telecómicos - Tres Destinos - Cuatro Hombres para Eva - Yo soy Porteño - Familia Falcón - e impactos deportivos directamente desde Bs. As. por coaxil: Fútbol - Box - Automovilismo.

DIFUSORA MARPLATENSE S. A.
LU86 CANAL 8 - Luro 2907
T. E. 23046/7/8 - MAR DEL PLATA

los podemos darle: soltar el acelerador un instante antes de que el vehículo se levante del piso para evitar que, con las ruedas en el aire, el motor se pase de vueltas y enfrentar bien derecho el lomo para que el automóvil pueda ser controlado sin dificultad al caer.

En cuanto a las montañas, se bajan a la mayor velocidad posible y esto no es broma. Si el camino y el automóvil le permiten circular a 80 kilómetros por hora en segunda, use la segunda, pero donde pueda ir a 100 km/h quizá tenga que utilizar la tercera y donde deba andar a 40 km/h deberá usar la primera. Hay una guía mejor: el cuentavueltas. Si su motor puede girar sin problemas a 6.000 revoluciones por minuto no pase de esa velocidad ni deje que baje a menos de 4.500 (esto varía de un automóvil a otro, según el tipo de motor y la preparación que se le haya hecho). Haga los cambios cada vez que necesite mantener el vehículo dentro de los límites de rendimiento útil de su motor y obtendrá no sólo el mejor resultado práctico sino también dará a los frenos un trabajo más liviano.

PLANOS A LA ORDEN

De Oscar J. Crespi, Capital:

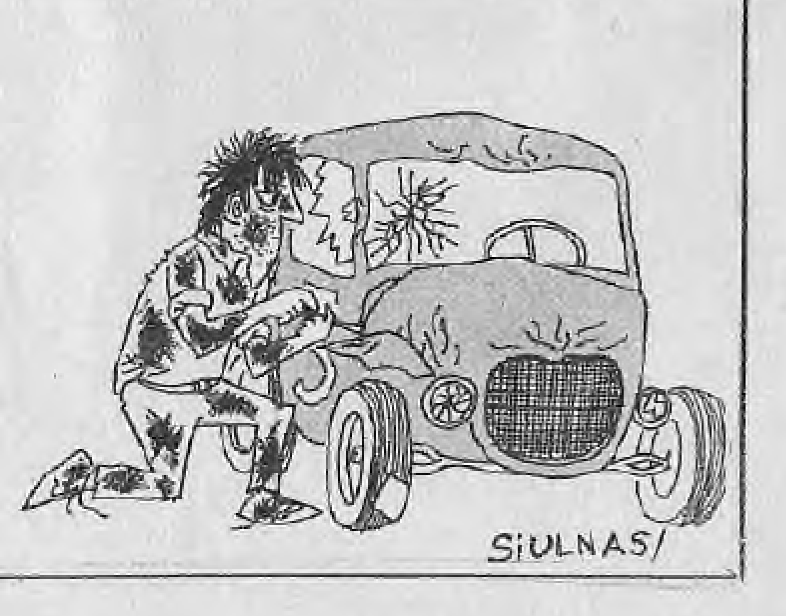
A mediados del año pasado se llevaron a cabo, en la Facultad de Ingeniería de esta ciudad, unas charlas a cargo de destacados corredores, ingenieros y directivos de fábricas, tendientes a informar a los interesados en el deporte automotor sobre los aspectos y peculiaridades del mismo. En su oportunidad habló el señor Federico Kirbus que reseñando los minuciosos detalles de la organización competitiva alemana, destacó la importancia que para ellos tenía un estudio exhaustivo previo de las pistas en las que se iba a correr.

A tal efecto enseñó un plano del circuito de Reims, en el que estaban consignados, entre otras cosas, los espacios de aceleración, de frenado, el espacio recorrido en el tiempo que demanda efectuar un cambio de velocidad, etc.

Por consiguiente, los alemanes ya sabían, de acuerdo con el plan que adoptaran, los diferentes promedios que podían obtener en el circuito, aún antes de haber realizado prácticas en él. Generalmente los resultados teóricos coincidían plenamente con los obtenidos en la práctica.

Al finalizar su disertación insinuó que éste era un ejemplo que debería ser imitado por aquellos que fueran a iniciar su carrera deportiva en el Autódromo Municipal. Atento a esta sugerencia, y luego de muchos meses de papeleo burocrático logré adquirir un plano acotado del Autódromo (escala 1:1000), en el que se hallan todos los datos necesarios , su completo estudio (radios, ángulos, longitudes de curvas, de rectas, anchos de pista, etc.), cuyas copias heliográficas pongo a disposición de los interesados.

R. — Simplemente transmitimos a nuestros lectores el ofrecimiento del señor Crespi para lo cual van su domicilio y teléfono: Pacheco 2550, Capital, T.E. 51-4088.



PROTOTIPO PARABRISAS

De Adrián Uulloque, Buenos Aires:

En una reciente publicación de la Revista Parabrisas, ponen a consideración del lector el llamado con justo derecho "Prototipo Parabrisas".

Desearía al respecto me informaran si esta nueva fórmula "A" con un máximo de 175 cm3 ya está establecida o se está con intención de establecerla en la República Argentina. Estoy seguro que, como en mi caso, mucha gente con deseos de iniciarse en la práctica activa del automovilismo deportivo, ve en esta nueva fórmula una posibilidad grande.

Espero que la gente, por ejemplo ustedes, que poseen los medios y la intención de fomentar el deporte, se hagan eco de esta fórmula que puede ser el paso previo y definitivo para luego pasar a la fórmula III, II, y ¿por qué no? a la I.

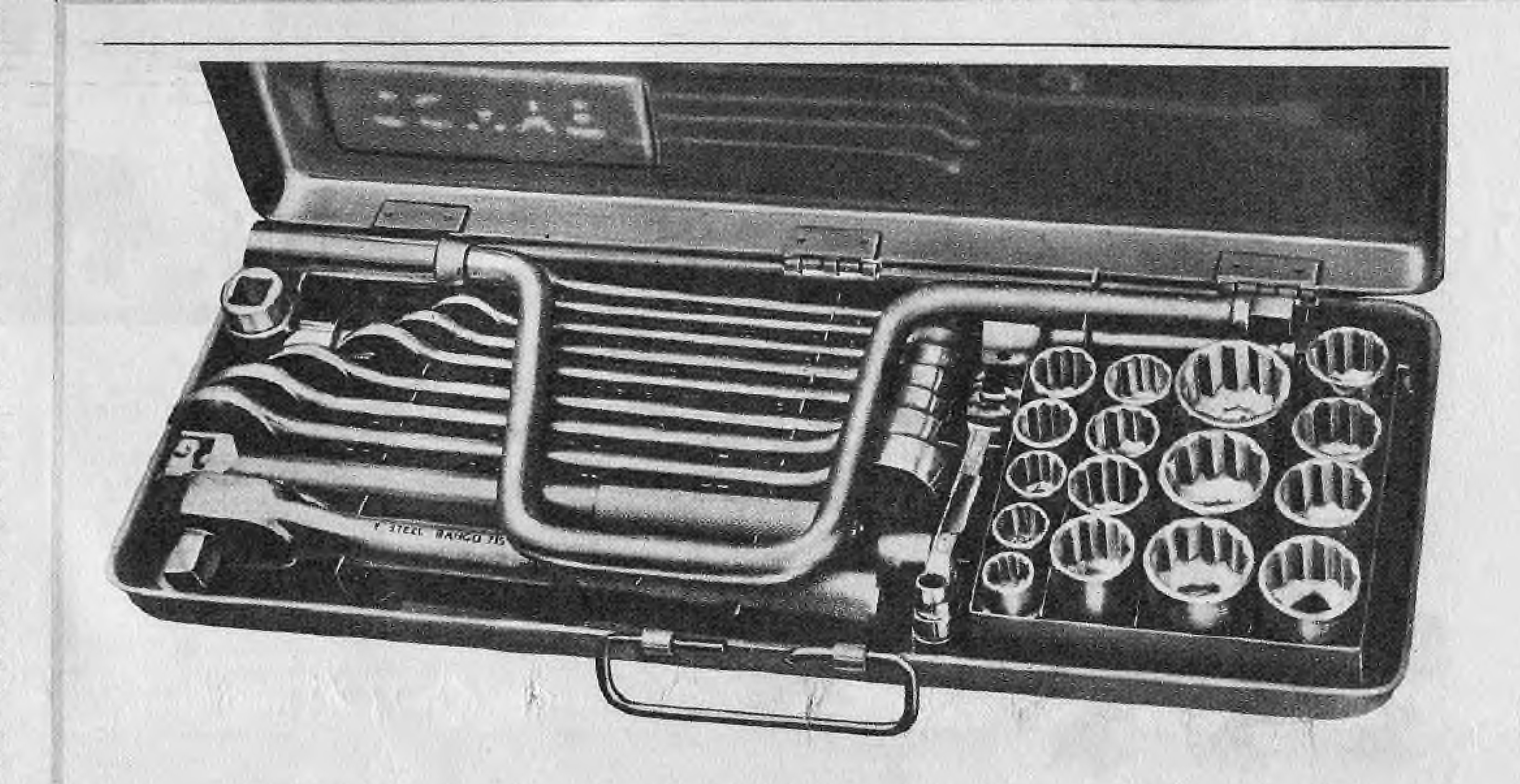
R. — La fórmula "A" (monoplazas hasta 175 cc de cilindrada) es una fórmula en vigencia dentro del ámbito de la Asociación Argentina de Automóviles Sport desde el 1º de enero de 1965. Todavía no ha sido reconocida oficialmente por la Comisión Deportiva Automovilista de la República (pero no perdemos la esperanza). En consecuencia ya se han corrido carreras dentro de esa fórmula en el Autódromo del Parque Alte. Brown, muy pocas por cierto).

Nos parecen muy lógicas sus aspiraciones, ya que justamente esa es la idea de la AAAS y de PARABRISAS CORSA. Haremos lo posible por promover la fórmula, para lo cual oportunamente publicaremos en nuestras páginas los planos e instrucciones completas para la construcción del pequeño "monoposto'. Agradecemos su carta y deseamos que muchos jóvenes sigan con su inquietud.

VIVAN LOS MINIJUNIORS

De Mario Otero, Prov. de Bs. As.:

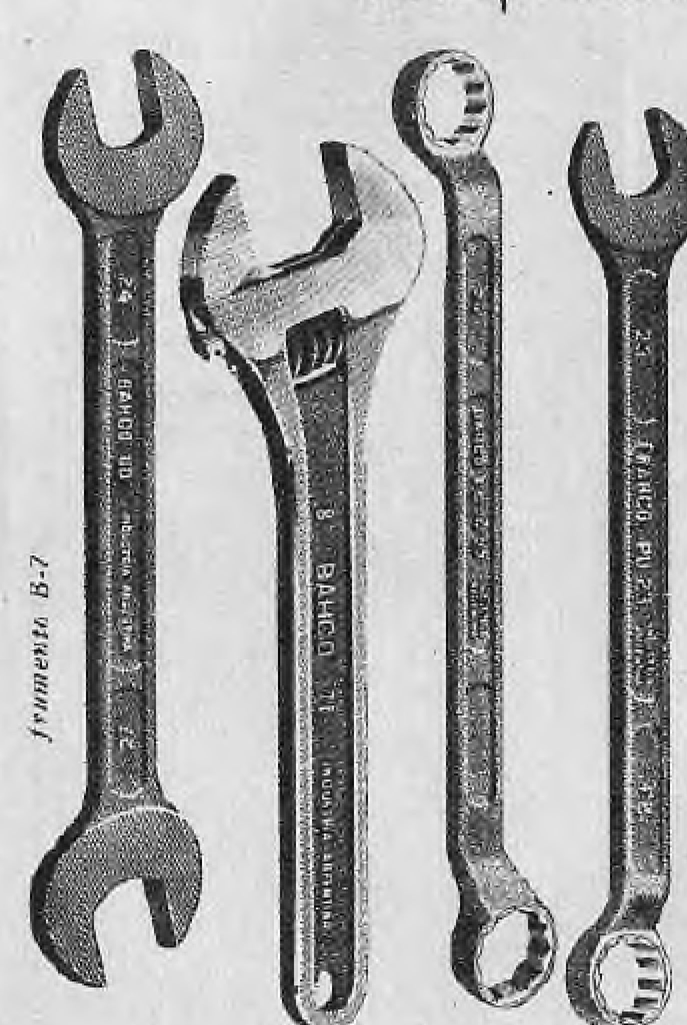
Me parece muy bien que se ocupen de todos los deportes mecánicos que →





Llaves BAHCO

Cómprelas ahora y úselas toda una vida!



Forjadas en acero sueco y tratadas térmicamente, las llaves BAHCO están hechas para durar y durar. Soportan largos años de intenso trabajo con sus quijadas y estrías inalterables. Son niqueladas y cromadas por el más avanzado sistema de galvanoplastia y todas tienen medidas exactas.

Equipe su taller con la línea completa de llaves BAHCO: fijas, estriadas, combinadas, ajustables, para caños, bocallaves, accesorios, etc.

Compre hoy las primeras, úselas y sentirá en su mano que son livianas, flexibles y de una poderosa resistencia.

Los ingenieros de BAHCO han logrado el diseño ideal para cada una de ellas luego de constantes pruebas en fábricas y talleres; resultan así técnicamente perfectas en los trabajos de motores e industrias modernas.

Las herramientas BAHCO son usadas por los mecánicos profesionales de 120 países... y desde ahora también por Usted!

Si no encuentra las medidas que necesita, consúltenos y le indicaremos la dirección del Distribuidor BAHCO más próximo a su domicilio.

BAHCO

SUDAMERICANA S.A.C.I. Avenida del Libertador 6791 Buenos Aires
Teléfonos 701-8272 y 8378

frumenta B-7

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

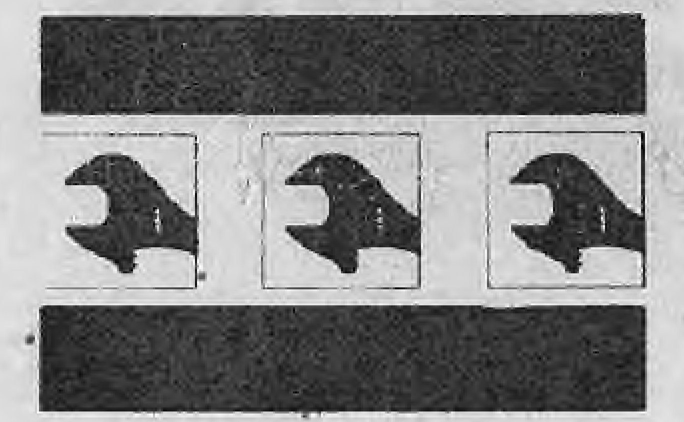
EL MARTES PROXIMO LARGA EL



DE



PRUEBA DE MANEJO DEL GT - MALZONI, HECHO POR CORSA EN SAN PABLO



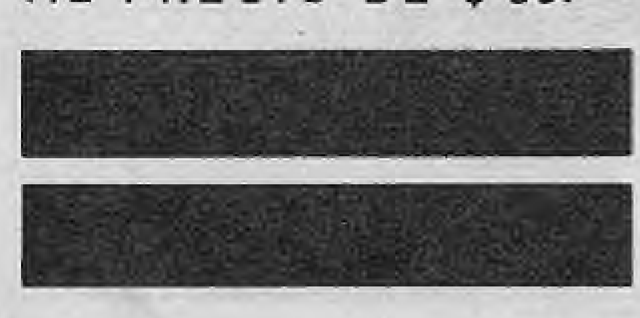
Y ADEMAS
• CARRERA DE TC EN EL AUTODROMO • TM EN LA PLATA • MECANICA NACIONAL EN CARLOS PAZ • LOS MIL KILOMETROS DE MONZA, en sus detalles y comentarios • PREPARACION DE MOTORES DEPORTIVOS • CASOS Y CORSAS DE TODO EL MUNDO.

APARECE EL MARTES 3 DE MAYO

COMPRE Y COLECCIONE



AL PRECIO DE $ 30.—



se disputan en nuestro país y en el mundo, y no como hacen algunas publicaciones que sólo le dan importancia al TC.

Una de las categorías más lindas que hay en nuestro país, creo que es la Minijunior, porque los autos que encuadran dentro de sus reglamentos son verdaderos autos-escuelas de pilotos que en un futuro pueden aspirar a las categorías internacionales de monoplazas.

Por otra parte los minijunior son autos de carrera de verdad, con soluciones muy lógicas y que han permitido a gente como Crespi, etc., dar rienda suelta a su genio creador. A propósito de minijuniors, ¿qué características tenía el minijunior Delfosse? ¿Seguirá corriendo?

R. — Nos resultan interesantes sus conceptos acerca de la categoría minijuniors, que compartimos ampliamente, desde las páginas de PARABRISAS en el año 1963 comenzamos a apoyar decididamente a esa categoría nacional e incluso "descubrimos" a Tulio Crespi, gran propulsor de los minijunior.

El minijunior construido por el ingeniero Curt Delfosse es un cochecito con bastidor reticulado espacial construido en 1963, pesa 260 kg (44 % sobre el eje delantero y 56 % atrás). El bastidor es de acero al cromo molibdeno. Sus dimensiones son: distancia entre ejes, 1900 mm; trochas 1200 mm.

La suspensión delantera es original NSU con modificaciones en los ángulos de camber y caster, y unos tensores que vinculan la parte superior de la suspensión con el bastidor. El motor es NSU llevado a 45 HP, usa un carburador Weber dual DAS 34, y la cilindrada se elevó a 628 cm.3.

No sabemos si seguirá corriendo.



El minijunior Delfosse (versión 1963) corriendo en Chascomús.

DESBANDADOS

De Fernando Miguel Franciosi, Trelew:

Soy un apasionado por los deportes mecánicos y sigo bastante de cerca la actividad automovilística. Desearía que me explicaran en detalle qué significar "desbandar" un neumático, ya que muchas veces he oído que tal corredor tuvo que detenerse para cambiar una goma que había desbandado. Otra pregunta que quiero hacerles es referente a las juntas homocinéticas. ¿Qué son y qué función cumplen en los automóviles?

R. — Los neumáticos de los automóviles tienen una estructura tubular generalmente reforzada con un encordado de fibras sintéticas (nylon, etc.), rodeada periféricamente por una banda de caucho de espesor considerable, que es la que toma contacto con el suelo sobre el cual rodará el neumático. Cuando por efecto del desgaste, el espesor de esta banda disminuye considerablemente, el calor generado por la fricción de las fibras estructurales (durante la deformación que sufre el neumático), hace que prácticamente se funda el vínculo entre banda de rodamiento y carcaza, desprendiéndose la primera y destruyéndose completamente el neumático.

A veces, por exceso de velocidad, de rotación (gomas comunes usadas en coches de carreras) la banda se "centrifuga" arrancándose completamente. En la foto que acompaña al texto, vemos una goma de un TC que sufrió los efectos de una desbandada.

Brevemente trataremos de definir o de explicar qué es una junta homocinética: cuando dos juntas cardánicas (vulgo crucetas) se unen en un grupo único y prácticamente desaparece el eje intermedio entre ambas, se denomina a este conjunto "junta homocinética".

La denominación de homocinética (igual velocidad) se emplea, porque en este conjunto, el eje conducido tiene respecto del eje conductor una variación de velocidad angular nula. Este tipo de juntas se utiliza en los vehículos de transmisión delantera.

FRENOS AERODINAMICOS



De Fernando Stankievich, Bs. Aires:

En las últimas carreras correspondientes a la categoría prototipos sport han aparecido algunos automóviles que llevan una especie de alerón en la parte trasera, por ejemplo el Chaparral. Ese dispositivo que los norteamericanos anuncian como gran novedad, creo que ya ha sido usado muchos años atrás por los Mercedes Benz Sport en la carrera de Le Mans...

R. — En realidad, el dispositivo que utilizaron los alemanes en el Mercedes Benz Sport en la carrera de Le Mans del año 1955, era un freno aerodinámico. Este aparato era una gran placa situada inmediatamente atrás del asiento del piloto, sobre la cola del coche, y accionada mediante un sistema hidráulico que aumentando considerablemente la sección maestra del coche y aumentando su resistencia aerodinámica, hacía desacelerar al vehículo (foto).

Este dispositivo se utilizó en Le Mans y solamente se accionaba en el frenaje previo a la curva de Mulsanne, donde los coches debían desacelerar desde los 290 km/h que traían, hasta unos 50 kmh. El freno aerodinámico reducía la velocidad del coche en 70 km/h aproximadamente antes de aplicar los frenos convencionales con los cuales se completaba la operación.

El dispositivo que utilizan los Chaparral en cambio, es prácticamente un "flap" con el cual aumentan a voluntad, la adherencia sobre el tren trasero, cuando ésta se torna crítica a elevadas velocidades. Su accionamiento es también hidráulico con comando a pedal.

TIMBERO VIEJO

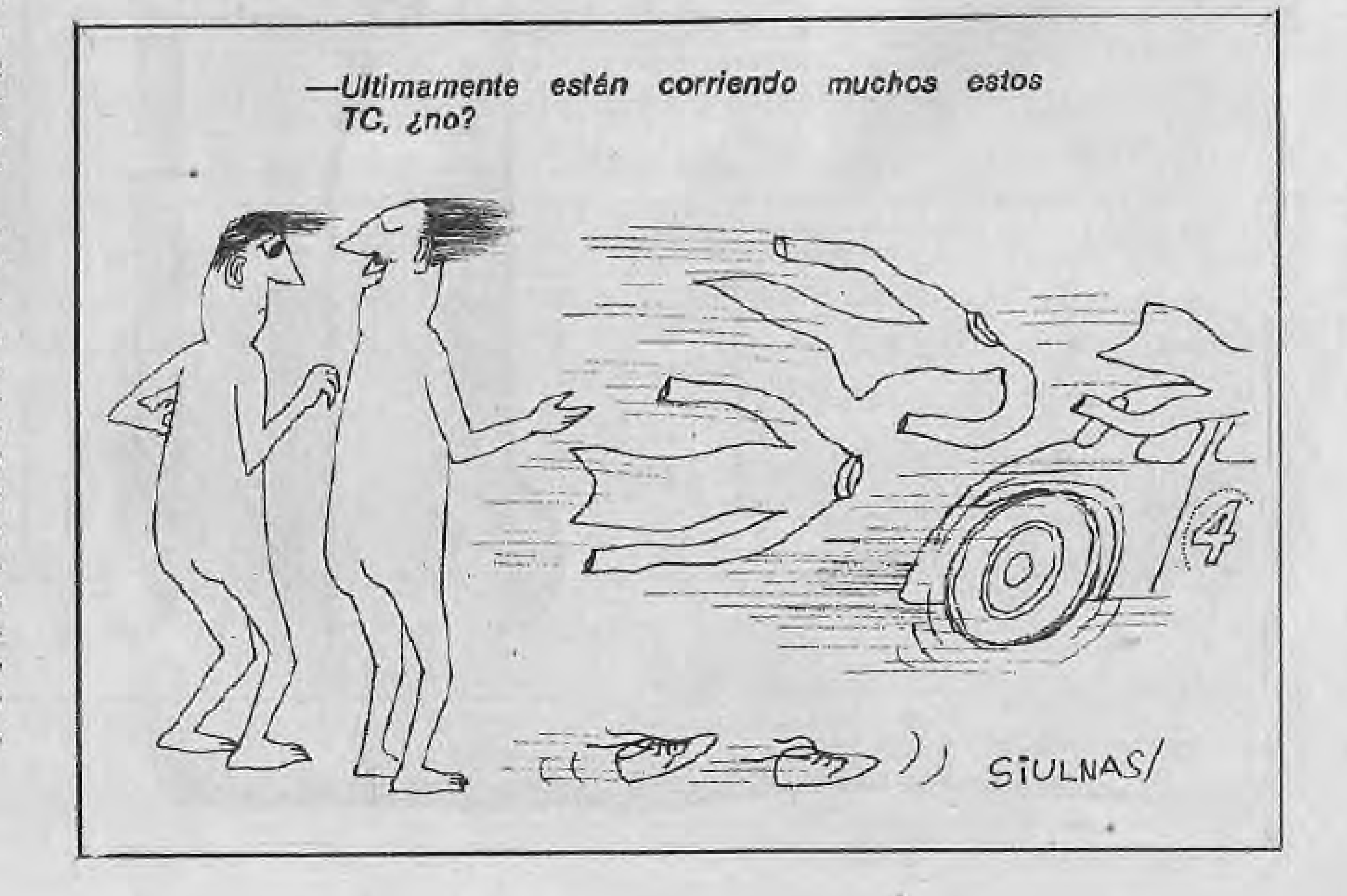
De Sergio Gargaglione, Estancia San Vicente, San Cayetano:

...Con unos amigos hemos tenido, días pasados, una discusión sobre quién había ganado la vuelta de Olavarría (TC) en el año 1957. Me interesaría mucho saber con certeza el nombre del ganador de esa carrera, ya que de la discusión surgió una apuesta, que si bien no tiene importancia por el monto de ella, la tiene moralmente.

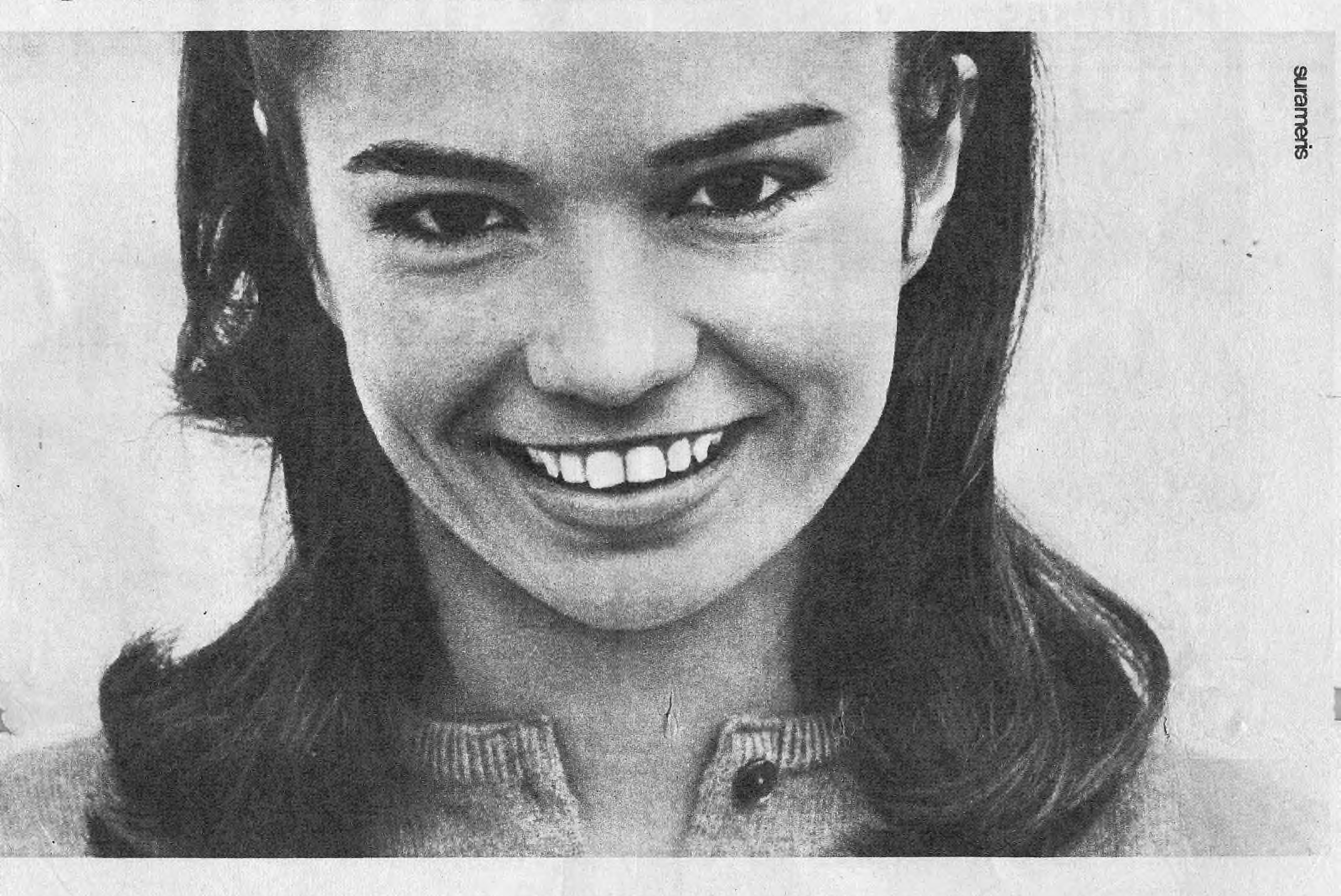
En otro orden de cosas, ¿no podrían decir en que año se fabricó el primer automóvil Volkswagen? Yo creo que fue en el año 1945. ¿Estoy en lo cierto?

R. — Sin querernos hacer partícipe de su apuesta (ya que las apuestas por dinero no son lícitas) le informamos que la Vuelta de Olavarría del año 1957 la ganó Félix A. Peduzzi con Chevrolet a una media de 142,964 km/h. Ahora que sabe el resultado... escríbanos informando quién ganó la apuesta.

Respecto a la otra pregunta lamentamos informarle que está equivocado, pero... nadie es perfecto. El primer Volkswagen fue presentado en el año 1939 en la Exposición de Berlín bajo la denominación "KdF". El motor era un 4 cilindros opuestos refrigerado por aire de 985 cm³ de cilindrada (64 x 70 mm de diámetro y carrera) con una relación de compresión de 5,8 a 1 alcanzaba una potencia de 23,5 CV a 3000 rpm. Su producción es serie no fue llevada a cabo por haber estallado la 2ª guerra mundial casi inmediatamente.



Una aventura en familia



Tiene 15 años y una expresión de rubor casi permanente.

Especialmente ahora que está en vísperas de su primer baile. Para ella, la perspectiva es tremenda; divertida y emocionante a la vez. La peluquería, el vestido nuevo, —a propósito, ¿estará listo?— la duda del me pinto o no me pinto, la incógnita sobre cuál ha de ser la reacción de su pareja. Y la extraña sensación de vivir una aventura. Una verdadera aventura, como la de la rubia Blancanieves, que se oculta en el recuerdo de su cercana niñez o como la de la heroína de una novela que pronto ha de leer. Sensación de aventura que transmite, que contagia a toda la familia. Una familia como tantas. Que trabaja y sueña, que vive cotidianas aventuras. Pero, que se dice las cosas. Que opina, que se comunica. Que está bien informada, que lee, y que entre sus lecturas de siempre incluye a PANORAMA. Porque sabe que PANORAMA informa mejor a toda la familia y los acerca a otra aventura; la gran aventura del mundo, la gran experiencia universal.

PANORAMA

suramenis

FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B	TARIFA REDUCIDA
	Concesión en trámite.

Registro de la propiedad Intelectual Nº 819.657.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



SI USTED TIENE ESTE EJEMPLAR DE

Parabrisas CORSA

Lo felicitamos por haber sido uno de los primeros inscriptos en su carrera! Pero si aún no lo compró, está a tiempo de hacerlo, adquiriendo la edición de Mayo de la revista PARABRISAS, en cuyo interior encontrará el Nº 0 - Presentación - y podrá así, en el futuro, contar con la colección realmente completa. Además, podrá Ud. gustar de las interesantes notas de PARABRISAS de Mayo.

COMPRE HOY MISMO
Parabrisas
DE MAYO
CON
Parabrisas CORSA
AL PRECIO DE

